



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 34]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मार्च 12, 2009/फाल्गुन 21, 1930

No. 34]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 12, 2009/PHALGUNA 21, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 5 मार्च, 2009

सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों जोकि अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, के अनुसरण में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

आदेश

मामला सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

— आवेदक

(फरवरी, 2009 के 25वें दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित महापत्तन न्यासों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 27 अगस्त, 2008 से संबंधित है।

2.1. इस प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु निम्नलिखित हैं:

- (i). पत्तन ने गणनाओं के दो सैट परिगणित किए हैं। गणना का एक सैट पूरी तरह से फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देशों के आधार पर बताया गया है। गणनाओं का दूसरा सैट यह सुनिश्चित करने के लिए थोड़े संशोधित प्रतिमानों पर आधारित है कि मानक अनुमान भविष्य में विशिष्ट अवधि में प्रासंगिक होंगे और मानक पूंजी लागतों तथा प्रचालन लागतों पर पहुंचने के लिए विश्व स्तरीय टर्मिनलों द्वारा प्रयुक्त तलचिह्न स्तरों का नजदीकी से अनुसरण करेंगे। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि उसने थोड़े संशोधित प्रतिमानों पर आधारित गणनाओं के दूसरे सैट का समर्थन किया है।
- (ii). (क). प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल की घाट लम्बाई 3 नोमिनल बर्थों में विभाजित 1000 मीटर होगी और प्रत्येक बर्थ 9000 टीईयू + जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए अभिकल्पित किया गया है।
(ख). घाट 4 क्रेन प्रति बर्थ की दर से तैनात 12 सुपर पोस्ट पेनामेक्स जलयान से तट क्रेनों से सुसज्जित होगा।
(ग). 100 हेक्टेयर क्षेत्र भंडारण और बैकअप क्षेत्र के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा। स्टैक यार्ड 14000 भूमि स्लॉटों के लिए अभिकल्पित किया जाएगा।
(घ). वहां थोड़ा पोतांतरण होगा और थुपुट का लगभग 30 प्रतिशत रेल द्वारा और शेष सड़क द्वारा प्राप्त अथवा प्रेषित किया जाएगा। टर्मिनल के भीतर भरण/उतराई/बल्क ब्रेकिंग नहीं की जाएगी।

(iii). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

जेएनपीटी ने बताया है कि फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अन्य विश्व स्तरीय टर्मिनलों की तुलना में कम है। अतः सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता दिशा-निर्देशों के अनुसार और इसके स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार परिगणित की गई है और पत्तन ने स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार परिगणित 23,91,480 टीईयू की सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अंगीकृत की है। दिशा-निर्देशों के अनुसार और स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा परिगणित सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता नीचे दी गई है:-

(क). दिशा-निर्देशों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

दिशा-निर्देशों के अनुसार जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता निम्नवत् है:-

- सर्वोत्तम घाट क्षमता : 19,92,900 टीईयू
- सर्वोत्तम यार्ड क्षमता* : 22,92,949 टीईयू

*(सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2. के अधीन निर्धारित सूत्र में, कुल भूतल स्लॉट के लिए प्रतिमानक 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, जेएनपीटी ने इस आधार पर 100 हैक्टेयर के लिए भूमि स्लॉटों के रूप में 14,000 टीईयू पर विचार किया है कि 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर का प्रतिमानक साध्य नहीं है।)

(ख). स्वतंत्र अनुमानों के अनुसार सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

जेएनपीटी द्वारा परिकल्पित सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निम्नवत् है:-

- सर्वोत्तम घाट क्षमता@ : 23,91,480 टीईयू
- सर्वोत्तम यार्ड क्षमता* : 27,51,538 टीईयू

@ (सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.1. के अधीन निर्धारित सूत्र में, प्रतिमानक प्रत्येक 100 मीटर घाट लम्बाई के लिए 1 क्रेन निर्धारित करते हैं। इस प्रकार, 1000 मीटर घाट लम्बाई के लिए, घाट क्रेनों की संख्या 10 परिगणित की गई है। तथापि, जेएनपीटी ने 83.33 मीटर प्रति क्रेन पर परिगणित 12 क्रेनों के आधार पर क्षमता पर विचार किया है। यह जेएनपीटी की स्थिति है कि प्रस्तावित घाट लम्बाई प्रति क्रेन इसके (85 मीटर/क्रेन) एनएसआईसीटी द्वारा (75 मीटर/क्रेन) और जीटीआईपीएल द्वारा (89 मीटर/क्रेन) द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल पर तैनात मौजूदा क्रेन के अनुसार है।

* (सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3.2. के अधीन निर्धारित सूत्र में, औसत स्टेक ऊंचाई के प्रतिमानक को 2.5 पर सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, जेएनपीटी ने इस आधार पर 3 पर औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है कि अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पत्तन इस स्तर पर प्रचालन कर रहे हैं। द्वितीयतः, जेएनपीटी ने 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के प्रतिमानक के विपरीत 100 हैक्टेयर के लिए भूतल स्लॉटों के रूप में 14,000 टीईयू पर विचार किया है।

(iv). पूंजी लागत:

- (क). सिविल लागत: सिविल कार्यों के लिए कुल पूंजी लागत प्रचलित बाज़ार कीमतों के आधार पर अनुमोदित किया बताया गया है। सिविल कार्यों के लिए कुल पूंजी लागत दो हिस्सों में बांटी गई है; एक कार्गो संबंधित प्रभारों की गणना के लिए और दूसरा बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए। कार्गो संबंधित प्रभारों की गणना के लिए सिविल कार्यों की पूंजी लागत लगभग रु 921.54 करोड़ पर अनुमानित की गई है।

(ख). उपस्कर लागत:

यह बताया गया है कि कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की लागत अमेरिकी डॉलर में गिरावट, एक डोमिनैट आपूर्तिकर्ता की मौजूदगी और उच्च बाज़ार माँग सहित कारकों के कारण पिछले 18 महीनों में काफी वृद्धि हुई है।

इसके स्वतंत्र लागत अनुमानों और 23.91 लाख टीईयू के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की संख्या को अंगीकृत करते हुए, पत्तन ने रु 932.60 करोड़ पर उपस्कर लागत का अनुमान लगाया है।

- (ग). जेएनपीटी के दो भिन्न सर्वोत्तम क्षमता परिदृश्यों के अधीन पूंजी लागत की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

क्र. सं.	समूह	दिशा-निर्देशों के अनुसार (रु करोड़ों में)			जेएनपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानन (रु करोड़ों में)	
1.	सिविल निर्माण लागत	जेएनपीटी द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार: 921.54			921.54	
2.	कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (*) घाट गैन्ट्री क्रेन	प्रतिमानक	गणना	रु करोड़ों में	गणना	रु करोड़ों में
	रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रेन	100 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए एक (1000 मी० की बर्थ लम्बाई के लिए 10 क्रेन)	10 X 43 करोड़	430.00	12 सं. x रु 43 करोड़ प्रति क्यूजीसी	516.00
	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन	6 रैक/दिन प्रहस्तन के लिए एक	4 X 15 करोड़	60.00	4 सं. x रु 15 करोड़ प्रति आरएमजीसी	60.00
	रीच स्टेकर	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए तीन	30 X रु 7.50 करोड़	225.00	36 सं. x रु 7.50 करोड़ प्रति आरटीजीसी	270.00
	ट्रैक्टर ट्रेलर	नौ आरटीजी के लिए एक	4 X रु 2.15 करोड़	8.60	4 सं. x रु 2.15 करोड़ प्रति रीच स्टेकर	8.60
		प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए छह	60 X रु 0.65 करोड़	39.00	120 सं. x रु 0.65 करोड़ प्रति ट्रैक्टर ट्रेलर	78.00
		जोड़ (2)		762.60		932.60
3.	आईटी प्रणाली लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के राशि जोड़ का 2 प्रतिशत		33.68	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	37.08
4.	निर्माण के दौरान ब्याज और वित्तपोषण लागत सहित अन्य लागत	सिविल निर्माण और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के राशि जोड़ का 10 प्रतिशत		168.41	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित	185.41
	कुल पूंजी लागत			1886.23		2076.63

(v). प्रचालन लागत:

19,92,900 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता के लिए और जेएनपीटी द्वारा दिए गए 23,91,480 टीईयू के स्वतंत्र क्षमता अनुमानन के लिए अनुमानित प्रचालन लागत नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

घटक	प्रतिमानक	लागत प्रति इकाई रु में	प्रचालन लागत रु में	
			1992900 टीईयू	23,91,480 टीईयू
बिजली	8 केडब्ल्यूएच/टीईयू	10.3 / KwH	16,42,40,960/-	32,51,45,621@
ईंधन	4 लिटर/टीईयू	40 / litre	31,88,64,000	3826,36,800
सिविल मरम्मत और अनुरक्षण	सिविल परिसंपत्ति का 1%	-	10,11,88,314	10,11,88,314
अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर मरम्मत और अनुरक्षण	अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर की लागत का 2%	-	17,45,48,866	21,29,49,933
बीमा लागत	सकल अचल परिसंपत्ति मूल्य का 1%	-	18,84,62,747/-	207663280

मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा एलए में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, जो अधिक हो	-	124,03,86,604/-	143,89,20,119
लाइसेंस शुल्क	प्रचलित दरमान में निर्धारित दर के अनुसार	-	26,94,00,000	26,94,00,000
अन्य व्यय	सकल अचल परिसंपत्तियों का 10%	-	188,46,27,465	207,66,32,798
कुल प्रचालन लागत			434,16,92,955	501,45,36,864

@ जेएनपीटी ने जनवरी 2008 से जून 2008 अवधि के लिए जेएनपीटी में तीन टर्मिनलों पर औसत बिजली उपभोग के आधार पर बिजली उपभोग लागत की गणना के लिए निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के प्रतिमानक के विपरीत 13.2 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर विचार किया है।

(vi). जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दो सर्वोत्तम क्षमता परिदृश्यों के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रशुल्क गणना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

घटक	प्रतिमानकों के अनुसार अनुमान (राशि रुपयों में)	स्वतंत्र अनुमान (राशि रुपयों में)
पूँजी लागत	18,84,62,74,651#	20,76,63,27,985
नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से अपेक्षित प्रतिलाभ	3,01,54,03,944	3,32,26,12,478
प्रचालन लागत	4,34,16,92,955	5,01,45,36,864
वार्षिक राजस्व अपेक्षा	7,35,70,96,899	8,33,71,49,341
सर्वोत्तम यातायात क्षमता (टीईयू)	19,92,900	23,91,480
स्मेकित प्रशुल्क प्रति टीईयू (रुपया)	3,692	3,486

पूँजी लागत में उपस्करों की अनुमानित पूँजी लागत शामिल है। उपस्करों की अनुमानित पूँजी लागत स्वतंत्र अनुमान के अनुसार ऐसे उपस्करों की लागत द्वारा गुणित प्रतिमानकों के अनुसार संख्या उपस्करों की उत्पाद है।

(vii). जेएनपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों, कंटेनरों के लिए विराम समय प्रमारों और कंटेनरों के लिए विविध प्रमारों के लिए मसौदा दरमान भेजे हैं। निम्नलिखित तालिका सर्वोत्तम क्षमता के इसके स्वतंत्र अनुमान के आधार पर तीन प्रमुख प्रशुल्क श्रेणियों में वार्षिक राजस्व अपेक्षा दर्शाती है:

प्रशुल्क समूह	आबंटित राजस्व का %	सम्पूर्ण वार्षिक राजस्व अपेक्षा (रुपया)	समकक्ष इकाई राजस्व प्रति टीईयू (रुपया)
कंटेनर प्रहस्तन प्रमार	90%	7,50,34,34,407	3,138
भूमि किराया प्रमार	7%	58,36,00,454	244
विविध प्रमार	3%	25,01,14,480	105
जोड़	100%	8,33,71,49,341	3,486

2.2. इसने बताया है कि जेएनपीटी में अभिकल्प, निर्माण, निधि, प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर परियोजना विकसित करने के लिए चयनित किसी नए टर्मिनल प्रचालक को बर्थ के सामने बेसिन निकर्षण करने के साथ-साथ सुपर ढाँचे का निर्माण भी करना होगा। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त 2008 में बर्थ किराया प्रमारों के रूप में रु० 0.00488 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर प्रस्तावित की थी। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 अक्तूबर, 2008 द्वारा बर्थ किराया प्रमारों के रूप में रु० 2.62 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर दर्शाते हुए संशोधित गणना भेजी है। जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 अक्तूबर 2008 में दिए गए बर्थ किराया प्रमार के लिए परिगणनाएँ नीचे दी गई हैं:

सं.	घटक	राशि रु० में
1	बर्थ निर्माण लागत	515,71,63,142
2	निकर्षण	48,84,31,386
	कुल पूँजी लागत (1 + 2)	564,55,94,528
3	पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ	90,32,95,124
4	प्रचालन लागत	

	- अनुरक्षण	5,15,71,631
	- बीमा	5,64,55,945
	- मूल्यहास	18,85,62,857
	(4 का जोड़)	29,65,90,434
5	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (3+4)	119,98,85,558
6	सर्वोत्तम क्षमता में संभावित पोतों का कुल जीआरटी	40,099,995.54
7	प्रत्येक जीआरटी से वसूल किया जाने वाला एआरआर रु० में	29.92
8	औसत जीआरटी प्रति पोत	24863
9	एक वर्ष में प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं.	1613
10	प्रतिदिन प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं. (प्रचालन के 365 दिन मानते हुए)	4.42
11	प्रतिदिन प्रत्येक बर्थ द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले पोतों की सं. (3 बर्थों पर विचार करते हुए)	1.47
12	पोत प्रहस्तन के लिए एक दिन में उपलब्ध कुल बर्थ घंटे (70 प्रतिशत बर्थ अभिग्रहणता पर विचार करते हुए)	16.80
13	एक बर्थ में पोत द्वारा व्यतीत कुल घंटे अर्थात् टर्मिनल में प्रत्येक जीआरटी द्वारा व्यतीत कुल घंटे	11.40
14	बर्थ किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा (5/13) रुपयों में	2.62

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव की प्रति संभावित बोलीदाताओं अथवा जेएनपीटी द्वारा भेजी गई सूची के अनुसार लघु सूचीयित बोलीदाताओं और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। कुछ संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में जेएनपीटी को अग्रेषित की गई थी। जेएनपीटी ने संभावित बोलीदाताओं और उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं।

4. जेएनपीटी प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर जेएनपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी के जवाब
I.	सामान्य	
(i).	प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ में पत्तन द्वारा किए गए साध्यता अध्ययन की प्रति भेजी जाए।	जेएनपीटी वर्तमान में अगले 2-3 वर्षों में 2 टर्मिनलों का विकास करने की प्रक्रिया में है। चूंकि ये प्रशुल्क अगले 5 वर्षों में सभी टर्मिनलों पर लागू होंगे, प्रशुल्क गणना के लिए विशिष्ट टर्मिनल की लागतों का इस्तेमाल करने की बजाय, यह प्रस्तावित किया गया था कि जेएनपीटी में प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के लिए विशिष्टताएं और सुविधाएं परिगणित की जाएं। ऐसा कंटेनर टर्मिनल प्रस्ताव में परिभाषित किया गया है। चूंकि यह प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल आवश्यक रूप से हाइपोथेटिकल कंटेनर टर्मिनल है, इसलिए इसके लिए साध्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है।
(ii).	अपने पत्र दिनांक 27 अगस्त 2008 के कवर के अधीन जेएनपीटी द्वारा अग्रेषित परामर्शदाता की रिपोर्ट में जेएनपीटी में नए कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विकल्पों के दो सैट शामिल किए हैं। परामर्शदाता की रिपोर्ट में यथा उल्लिखित, गणना का एक सैट अपक्रंट दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर आधारित है, जबकि दूसरा सैट प्रतिमानकों में छूट की मांग करता है। रिपोर्ट में प्रस्तावित दरमान गणना के दूसरे सैट के अनुसार निर्धारित वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर आधारित है। यह परिकल्पित किया गया है कि जेएनपीटी परामर्शदाता की रिपोर्ट में शामिल गणना के दूसरे सैट का समर्थन करता है।	परिकल्पना सही है।
(iii).	संदर्भित जेएनपीटी का प्रस्ताव 1000 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। जेएनपीटी में मानक कंटेनर	टीएएमपी विनियम अपेक्षा करते हैं कि आवेदन अनुमोदित किए जाने के पश्चात पांच वर्षों की अवधि में निर्मित होने वाले सभी कंटेनर टर्मिनलों पर यही प्रशुल्क लागू होगा। एक समय में

	टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। जेएनपीटी में मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए विशिष्टता के रूप में 1000 मीटर की घाट लम्बाई पर विचार करने के पीछे का आधार स्पष्ट करें।	लगभग 250-300 मी० प्रत्येक के 3 उपयुक्ततः आकार वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए सर्वोत्तम घाट लम्बाई 1000 मी० घाट सुविचारित की गई है। अतः इस घाट लम्बाई पर विचार किया गया है।																																																					
(iv).	इसकी पुष्टि करें कि क्या घाट के 1000 मीटर के विकास की परियोजना पर लागू रियायतों की शर्तें और मूल फीचर्स जेएनपीटी में भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के समान होंगे अथवा नहीं।	परियोजना के मूल फीचर्स के समान रहने की संभावना है तथापि, घाट लम्बाई पुनःदावा क्षेत्र आदि जैसे विशिष्ट पैरामीटर परियोजना से परियोजना भिन्न हो सकते हैं रियायत करार की शर्तें मंत्रालय से समय-समय पर प्राप्त दिशा-निर्देशों के आधार पर बदली जा सकती है।																																																					
(v).	इसकी पुष्टि करें कि क्या 1000 मीटर घाट लम्बाई की परियोजना के लिए परिकल्पित भूमि का पुनःदावा भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी एक फीचर होगा।	अगले 5 वर्षों के भीतर जेएनपीटी में परिकल्पित सभी परियोजनाएं भूमि के पुनःदावा की अपेक्षा करेंगे।																																																					
(vi).	संदर्भित जेएनपीटी का प्रस्ताव 1000 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। इस संदर्भ में, यह नोट किया जाए कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा अगले पांच वर्षों के दौरान जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी।	नोट किया गया।																																																					
(vii).	(क). 100 हैक्टेयर भूमि टर्मिनल के लिए भंडारण तथा बैकअप क्षेत्र पर विचार किया गया है। यह स्पष्ट और स्थापित किया जाए कि क्या 100 हैक्टेयर का क्षेत्र 1000 मीटर की घाट लम्बाई वाले टर्मिनल के लिए अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनलों द्वारा अनुसरित मानक है।	<p>प्रस्तावित टर्मिनल के लिए 100 हैक्टेयर का बैकअप क्षेत्र उपयोग किए जाने के लिए निम्नवत् प्रस्तावित किया गया है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>क्षेत्र (है० में)</th></tr><tr><td>1</td><td>भंडारण यार्ड</td><td>50</td></tr><tr><td>2</td><td>पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें</td><td>20</td></tr><tr><td>3</td><td>रेल टर्मिनल</td><td>15</td></tr><tr><td>4</td><td>कंकीट पेंवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स</td><td>6</td></tr><tr><td>5</td><td>लैंडस्केपिंग</td><td>9</td></tr><tr><td></td><td>जोड़</td><td>100</td></tr></table> <p>जेएनपीटी में बैकअप क्षेत्र और टर्मिनलों की घाट लम्बाई निम्नलिखित हैं:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>क्षेत्र (है० में)</th><th>घाट लम्बाई (मीटरों में)</th></tr><tr><td>1</td><td>जेएनपीसीटी</td><td>58</td><td>680</td></tr><tr><td>2</td><td>एनएसआईसीटी</td><td>34</td><td>600</td></tr><tr><td>3</td><td>जीटीआईपीएल</td><td>64</td><td>712</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>156</td><td>1992</td></tr></table> <p>ऊपर दिए गए क्षेत्र में पार्किंग के लिए कोई क्षेत्र और पार्किंग क्षेत्र की सड़कें शामिल नहीं हैं। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल को अपने वाले यातायात के पार्किंग के लिए सीमित स्थान उपलब्ध करवाया गया है, यह प्रस्तावित किया गया है कि पुनःदावाकरण क्षेत्र के भीतर प्रस्तावित टर्मिनल द्वारा पृथक पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध करवाया जाएगा जोकि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र से बाहर होगा। अतः मौजूदा सुविधाओं के साथ तुलना करने के लिए प्रस्तावित टर्मिनलों में पार्किंग क्षेत्र अपेक्षाएं अलग रखनी होंगी।</p> <table><tr><th></th><th>प्रस्तावित टर्मिनल</th><th>जेएनपीटी में मौजूदा</th></tr><tr><td>बैकअप क्षेत्र (है० में)</td><td>100-20=80</td><td>156</td></tr><tr><td>घाट लम्बाई (मीटर)</td><td>1000</td><td>1992</td></tr><tr><td>घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र</td><td>1000/80 = 12.5</td><td>1992/156= 12.77</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	क्षेत्र (है० में)	1	भंडारण यार्ड	50	2	पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें	20	3	रेल टर्मिनल	15	4	कंकीट पेंवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स	6	5	लैंडस्केपिंग	9		जोड़	100	क्र. सं.	विवरण	क्षेत्र (है० में)	घाट लम्बाई (मीटरों में)	1	जेएनपीसीटी	58	680	2	एनएसआईसीटी	34	600	3	जीटीआईपीएल	64	712		कुल	156	1992		प्रस्तावित टर्मिनल	जेएनपीटी में मौजूदा	बैकअप क्षेत्र (है० में)	100-20=80	156	घाट लम्बाई (मीटर)	1000	1992	घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77
क्र.सं.	विवरण	क्षेत्र (है० में)																																																					
1	भंडारण यार्ड	50																																																					
2	पार्किंग क्षेत्र और अन्य आंतरिक सड़कें	20																																																					
3	रेल टर्मिनल	15																																																					
4	कंकीट पेंवमेंट, आरटीजी ट्रक और अन्य क्रॉसओवर्स	6																																																					
5	लैंडस्केपिंग	9																																																					
	जोड़	100																																																					
क्र. सं.	विवरण	क्षेत्र (है० में)	घाट लम्बाई (मीटरों में)																																																				
1	जेएनपीसीटी	58	680																																																				
2	एनएसआईसीटी	34	600																																																				
3	जीटीआईपीएल	64	712																																																				
	कुल	156	1992																																																				
	प्रस्तावित टर्मिनल	जेएनपीटी में मौजूदा																																																					
बैकअप क्षेत्र (है० में)	100-20=80	156																																																					
घाट लम्बाई (मीटर)	1000	1992																																																					
घाट लम्बाई/बैकअप क्षेत्र	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77																																																					

		इस प्रकार, अनुमान परिकल्पना मोटे तौर पर पैरामीटरों के अनुसार है।
(vii).	(ख). जेएनपीटी उपयोग के लिए उपलब्ध भूमि के वास्तविक क्षेत्र और मंडारण सुविधा के रूप में उपलब्ध भूमि के वितरण और इसके कंटेनर टर्मिनल में सहायक सुविधा के ब्योरे भेजें। जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य दो मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों के मामले में इसी प्रकार के ब्योरे भेजें।	<p>एनएसआईसीटी के लिए कुल बैकअप क्षेत्र 58 हेक्टेयर है। बैकअप नीचे दिए गए अनुसार है:</p> <p>मंडारण क्षेत्र - 42 है०</p> <p>(आरटीजी ट्रकों और क्रॉसओवर्स सहित)</p> <p>रेल टर्मिनल क्षेत्र - 4.6 है०</p> <p>जेएन पत्तन में निजी टर्मिनलों में उपलब्ध कुल बैकअप क्षेत्र अर्थात् एनएसआईसीटी 34 हेक्टेयर और जीटीआईपीएल 64 हेक्टेयर (पुनःदावा अधीन 18 है० सहित)। बैकअप क्षेत्र का ब्रेकअप उपलब्ध नहीं है। जेएनपीटी के सभी टर्मिनलों में, बैकअप क्षेत्र में पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध नहीं करवाया गया है। यह विभिन्न स्थानों पर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर उपलब्ध करवाया गया है।</p>
	(ग). जेएनपीटी ने अनुषंगी सुविधाओं के लिए 51 हेक्टेयर भूमि क्षेत्र उपयोग करने का प्रस्ताव किया है। जेएनपीटी द्वारा और जेएनपीटी में निजी प्रचालकों द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल में अनुषंगी सुविधाओं के लिए भूमि के वास्तविक उपयोग के मद्देनजर अनुषंगी सुविधाओं के लिए 51 प्रतिशत भूमि के इस उपयोग का औचित्य बताएं।	<p>अनुषंगी सेवाओं के अधीन सुविचारित मर्दे जरूरी नहीं है कि प्रकृति में अनुषंगी हों। रेल टर्मिनल के लिए क्षेत्र और आरटीजी ट्रकों तथा क्रॉसओवर्स के लिए सुविचारित क्षेत्र सामान्यतः स्टेकिंग क्षेत्र का हिस्सा माने जाते हैं। बैकअप क्षेत्र के उपयोग को स्पष्ट करने के लिए यहां स्पष्ट दिया गया है। जेएनपीसीटी के लिए, मंडारण क्षेत्र + आरटीजी ट्रकों को कुल 58 है० में से 42 है० परिगणित किया गया है। इस जोड़ में पार्किंग क्षेत्र उपलब्ध नहीं है। यह $16/58 = 27.6$ प्रतिशत का उपयोग कारक देती है। प्रस्तावित टर्मिनल के लिए, तुलनात्मक उपयोगिता कारक (लैंडस्केपिंग + रेल टर्मिनल)/(कुल बैकअप क्षेत्र घटाव पार्किंग क्षेत्र) परिगणित किया गया है। यह $25/80 = 31$ प्रतिशत का उपयोगिता कारक देता है। कंटेनर यातायात में असंभावित बढ़ोतरी को ध्यान में रखे जाने के कारण इसे थोड़ा ज्यादा रखा गया है।</p>
	यार्ड क्षमता:	
(i).	एक भूतल स्लॉट के लिए 17.5 मी० ² के क्षेत्र की गणना के लिए सुविचारित पैरामीटर गणना में सुविचारित पैरामीटरों से संबंधित मूल्यों के आधार के साथ सूचित किए जाएं।	एक भूतल स्लॉट एक टीईयू रखता है। एक टीईयू का परिमाण 20 फीट x 8 फीट = 160 मी० है, जोकि 14.86 वर्ग मी० के क्षेत्र में परिगणित होता है। प्रचालन के इज के लिए, कंटेनरों को नुकसान से बचाने के लिए और सुरक्षा प्रयोजनों से कंसेक्यूटिव स्लॉटों के बीच कुछ स्थान छोड़ा गया है। अतः क्षेत्र 17.5 वर्ग मी० प्रति स्लॉट परिगणित किया गया है।
(ii).	कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के संचलन के लिए अपेक्षित क्षेत्र के प्राक्धान के लिए 17.5 मी० ² प्रति प्रत्येक स्लॉट के अतिरिक्त क्षेत्र का औचित्य बताएं।	टीटी, आरटीजीसी के संचलन के इज और सुगम प्रचालन के लिए अतिरिक्त क्षेत्र अपेक्षित है। यह अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार है।
(iii).	14000 टीईयू के कुल भूतल स्लॉटों पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजा जाए।	प्रति भूतल स्लॉट क्षेत्र 35 वर्ग मी० परिगणित किया गया है। 35 वर्ग मी० पर विचार करते हुए, भूतल स्लॉट की कुल संख्या लगभग 286 स्लॉट प्रति हेक्टेयर परिगणित होती है। 49-50 है० के स्टेकिंग क्षेत्र पर विचार करते हुए, कुल लगभग 286 x 49 ~ 14,000 स्लॉटों की जरूरत होती है।
(iv).	जेएनपीटी ने इस आधार पर 2.5 के प्रतिमानक के विपरीत 8 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है कि अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पत्तन 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर प्रचालन कर रहे हैं। इस संदर्भ में, जेएनपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और जेएनपीटी में निजी टर्मिनलों में प्रचलित कंटेनरों की वास्तविक स्टेक ऊंचाई भेजें।	स्टेक ऊंचाई उपयोग किए जाने वाले उपस्कर के प्रकार और इसकी विशिष्टताओं पर निर्भर करती है। 1+5 विशिष्टता वाले किसी आरटीजीसी के लिए, 3 की औसत अति उपयुक्त मानी गई है। इस प्रस्ताव के लिए हमने 1+5 विशिष्टता वाले आरटीजीसी पर विचार किया है, इसलिए हमने 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। जेएनपीटी और जेएनपीटी में निजी टर्मिनलों पर प्रचलित वास्तविक स्टेक ऊंचाई निम्नवत् है:

		<table><tr><th>टर्मिनल</th><th>स्टेक ऊंचाई</th></tr><tr><td>जेएनपीसीटी यार्ड</td><td></td></tr><tr><td>- ग्रेवल बैड और आयात यार्ड</td><td>4</td></tr><tr><td>- आईसीडी और खाली कंटेनर यार्ड</td><td>3</td></tr><tr><td>- प्रशीतन यार्ड</td><td>2</td></tr><tr><td>- ओडीसी यार्ड</td><td>1</td></tr><tr><td>एनएसआईसीटी</td><td>4</td></tr><tr><td>जीटीआईपीएल</td><td>4.5</td></tr></table>	टर्मिनल	स्टेक ऊंचाई	जेएनपीसीटी यार्ड		- ग्रेवल बैड और आयात यार्ड	4	- आईसीडी और खाली कंटेनर यार्ड	3	- प्रशीतन यार्ड	2	- ओडीसी यार्ड	1	एनएसआईसीटी	4	जीटीआईपीएल	4.5																
टर्मिनल	स्टेक ऊंचाई																																	
जेएनपीसीटी यार्ड																																		
- ग्रेवल बैड और आयात यार्ड	4																																	
- आईसीडी और खाली कंटेनर यार्ड	3																																	
- प्रशीतन यार्ड	2																																	
- ओडीसी यार्ड	1																																	
एनएसआईसीटी	4																																	
जीटीआईपीएल	4.5																																	
(v).	जेएनपीटी सर्वोत्तम क्षमता पर प्रचालन के लिए कंटेनर मिश्रण अर्थात विदेशी कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर, तटीय कंटेनर और अन्य (अति आयामीय तथा जोखिमपूर्ण) भेजे। लदे हुए कंटेनरों के रूप में ब्रेकअप की तरह कंटेनरों की उपर्युक्त प्रत्येक श्रेणी के अधीन खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों का ब्रेकअप भी भेजे।	जेएनपीटी ने आयात, निर्यात, पोतांतरण, आईसीडी, सामान्य, प्रशीतन, 20', 40' और 40' से अधिक कंटेनरों का ब्रेकअप देते हुए जेएनपीसीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में प्रहस्तित कंटेनरों की संख्याएं और प्रकार भेजे हैं। (कंटेनरों की सं.) <table><tr><th></th><th>जेएनपीटी</th><th>एनएसआईसीटी</th><th>जीटीआईपीएल</th></tr><tr><td>कुल</td><td>939857</td><td>1080424</td><td>933275</td></tr><tr><td>20'</td><td>65.84%</td><td>60.42%</td><td>61.68%</td></tr><tr><td>40'</td><td>34.01%</td><td>39.58%</td><td>38.32%</td></tr><tr><td>40' से ऊपर</td><td>0.15%</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>आयात</td><td>44.89%</td><td>49.67%</td><td>45.58%</td></tr><tr><td>निर्यात</td><td>46.81%</td><td>44.77%</td><td>45.85%</td></tr><tr><td>सामान्य</td><td>96.89%</td><td>97.95%</td><td>97.89%</td></tr></table>		जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	जीटीआईपीएल	कुल	939857	1080424	933275	20'	65.84%	60.42%	61.68%	40'	34.01%	39.58%	38.32%	40' से ऊपर	0.15%	-	-	आयात	44.89%	49.67%	45.58%	निर्यात	46.81%	44.77%	45.85%	सामान्य	96.89%	97.95%	97.89%
	जेएनपीटी	एनएसआईसीटी	जीटीआईपीएल																															
कुल	939857	1080424	933275																															
20'	65.84%	60.42%	61.68%																															
40'	34.01%	39.58%	38.32%																															
40' से ऊपर	0.15%	-	-																															
आयात	44.89%	49.67%	45.58%																															
निर्यात	46.81%	44.77%	45.85%																															
सामान्य	96.89%	97.95%	97.89%																															
III.	पूंजी लागत																																	
(1).	सिविल लागत																																	
(i).	(क). जेएनपीटी से अनुरोध है कि सिविल लागत के प्रत्येक घटक का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दरों के समर्थन में बजटीय कोटेशन, जहां कहीं प्राप्त की गई हो, के साथ दर विश्लेषण भेजे। (ख). सिविल निर्माण लागत की अन्य मद, नामतः "बिजली कार्य" के मामले में, जेएनपीटी ने एकमुश्त आधार पर ₹0 53.655 करोड़ की राशि का अनुमान लगाया है। इसी प्रकार, जेएनपीटी ने "विविध" शीर्ष के अधीन एकमुश्त आधार पर मोबिलाइजेशन और डि-मोबिलाइजेशन के लिए ₹0 50 लाख का अनुमान लगाया है। अनुमानित लागत के साथ बजटीय कोटेशन लगाई जाएं।	प्रस्तुत किए गए आंकड़े पिछले कुछ समय में विभिन्न पत्तन टर्मिनलों उदाहरणतः पीपीपाव पत्तन में प्रोद्भूत लागतों पर आधारित अनुमान हैं। इंजीनियरिंग और डिजाइन किए गए जाने पर ही बेहतर अनुमानों पर पहुंचा जा सकता है।																																
(ii).	प्रत्येक सिविल निर्माण लागत अर्थात बेसिन निकर्षण, घाट का निर्माण, कंटेनर, यार्ड, भवन, बिजली कार्य तथा विविध के लिए, जेएनपीटी ने अनुमानित आधार लागत के प्रतिशत के रूप में विविध मदों सामान्य मदों और अन्य मदों के लिए व्यय का अनुमान लगाया है। ऐसे व्यय में सामान्यतः अनुमानित आधार दर का 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत होता है। तथापि, भवनों और बिजली कार्यों के मामले में, यह अनुमान क्रमशः लगभग 14 प्रतिशत और लगभग 7 प्रतिशत परिगणित होता है। कृपया भवन तथा बिजली कार्यों के लिए सुविचारित अनुमानों के उच्चतर स्तर के कारण स्पष्ट करें।	पूर्वकाल में ऐसी लागतों में देखी गई उच्च भिन्नता और वोलैटिलिटी के कारण भवनों और बिजली कार्यों के लिए विविध, सामान्य तथा अन्य मदों के उच्चतर प्रतिशत पर विचार किया है। उच्चतर प्रतिशतता ऐसी लागतों के साथ जुड़ी अस्थिरता के उच्च स्तर को देखने में मदद करती है।																																
(iii).	अनुषंगी सुविधाओं जैसे आंतरिक मुख्य सड़कें, आंतरिक सड़क लाइनें और हरित पट्टी के विकास के लिए पूंजी लागत को पूंजी लागत की "विविध" मदों के अधीन सुविचारित किया गया है। "कंटेनर यार्ड" शीर्ष के अधीन पेवमेंट लागत के अनुमानन में आंतरिक सड़कों पर दोबारा विचार करने के कारण स्पष्ट करें	कंटेनर यार्ड के शीर्ष के अधीन सुविचारित आंतरिक सड़कें कंटेनर यार्ड के भीतर आंतरिक सड़कों से संबंधित हैं। विविध मदों के शीर्ष के अधीन सुविचारित आंतरिक सड़कें अन्य आंतरिक सड़कों से संबंधित हैं जोकि कंटेनर यार्ड के बाहर परंतु टर्मिनल परिसर के भीतर हैं।																																

(iv).	"विविध" शीर्ष में 'अन्य विविध' व्यय रु0 5 करोड़ के अनुमान भी शामिल हैं। कृपया रु0 5 करोड़ के अनुमान में सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं।	यह अन्य अदृश्य मदों के लेखा के अनुमान हैं जो इस स्थिति में अनुमानित नहीं किए गए हैं।
(2).	उपस्कर लागत:	
(i).	उपस्कर लागत के अनुमानन के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित इकाई लागत गाइड मूल्यों के आधार पर अधुनातन किया बताया गया है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि अनुमान में सुविचारित इकाई लागत के समर्थन में बजटीय कोटेशन भेजें। कृपया पुष्टि करें कि क्या लागू कर और शुल्क अनुमानित इकाई लागत में शामिल किए गए हैं।	<p>जेएनपीटी ने आरएमक्यूसी, आरएमजीसी और आरटीजी की लागत के लिए बजटीय कोटेशनों की प्रतियां भेजी हैं। सुविचारित इकाई लागत में ईपीसीजी लाइसेंस के अधीन सीमाशुल्क शुल्क शामिल हैं। (कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरएमक्यूसी के लिए इकाई लागत 92.49 लाख अमेरिकी डॉलर है। यह प्रकट होता है कि जेएनपीटी ने रु0 42.84 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और 3 प्रतिशत के सीमाशुल्क शुल्क पर विचार किया है। तथापि, कोटेशन में जेएनपीटी द्वारा दिए गए व्ययों के अनुसार यह रु0 40.81 करोड़ परिगणित होती है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरएमक्यूसी की लागत रु0 43 करोड़ है।</p> <p>कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरएमजीसी के लिए इकाई लागत 44.77 लाख अमेरिकी डॉलर है। इससे यह प्रकट होता है कि जेएनपीटी ने रु0 39.39 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और 3 प्रतिशत के सीमाशुल्क शुल्क पर विचार किया है। तथापि, कोटेशन में जेएनपीटी द्वारा परिगणित लागत रु0 18.65 करोड़ है, जबकि जेएनपीटी द्वारा दिए गए व्ययों के अनुसार यह रु0 18.16 करोड़ परिगणित होता है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरएमजीसी की लागत रु0 15 करोड़ है।</p> <p>कोटेशन में यथा निर्दिष्ट आरटीजी की इकाई लागत 14.98 लाख अमेरिकी डॉलर है। जेएनपीटी ने रुपयों में दर परिगणित की हो ऐसा नहीं लगता। तथापि, रु0 42.84 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु0 39.37 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर अंगीकृत करते हुए और 3 प्रतिशत पर सीमाशुल्क शुल्क पर विचार करते हुए आरटीजी कार्यों की पूंजी लागत क्रमशः रु0 6.61 करोड़ और रु0 6.08 करोड़ परिगणित होती है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित प्रत्येक आरटीजी की लागत रु0 7.50 करोड़ है।</p>
(ii).	घाट क्रेनों की पूंजी लागत के अनुमानन में, सुपर पोस्ट पेनामेक्स घाट क्रेनों की लागत पर विचार किया गया है। सुपर पोस्ट पेनामेक्स घाट क्रेन की तैनाती पर विचार करते हुए और प्रत्येक घाट क्रेन के लिए 10 ट्रेक्टर ट्रेलरों को लेखा में लेते हुए, सर्वोत्तम घाट क्षमता अनुमानन में 25 पर सुविचारित प्रति घंटा संचलनों की मदों में घाट क्रेन की उत्पादकता की समीक्षा करें।	प्रशुल्क आवेदन का समर्थन करते हुए रिपोर्ट में उत्पादकता पर टिप्पणियां दी गई हैं। सुपर पोस्ट पेनामेक्स क्रेनों का प्रयोग बड़े आकार के पोतों के शीघ्र घुमाव में सहायता करता है। तथापि लम्बी अवधि में, पत्तन क्षेत्र में अधिक प्रतिस्पर्धा के साथ, औसत उत्पादकता 25 फेरे प्रति घंटा की सीमा में रहने की संभावना है जोकि टीएमपी द्वारा अपने दिशा-निर्देशों में अनुशंसित की गई है।
(iii).	(क). जेएनपीटी ने आईटी लागत और अन्य पूंजी लागत को आधार सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभावित किया है और संशोधित सिविल लागत तथा उपस्कर लागत परिगणित की है। जेएनपीटी ऐसे प्रभावजन के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	उधार/वित्तपोषण लागतें परियोजना के लिए अपेक्षित पूंजी व्यय प्रोदभूत करने के लिए संयोगवश लागते हैं। अतः लेखांकन मानकों के अनुसार, इन लागतों को सभी अन्य शीर्षों में प्रभावित किया गया है।
(iv).	जेएनपीटी ने संशोधित उपस्कर लागत और संशोधित सिविल लागत पर क्रमशः 10.34 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास का अनुमान लगाया है। आईटी प्रणाली के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर 16.21 प्रतिशत है। अनुमानित मूल्यहास की समीक्षा करें।	इसका अनुसमर्थन किया गया है।

IV.	प्रचालन लागत:	
(I).	बिजली और ईंधन:	
(i).	जेएनपीटी ने 8 केडब्ल्यूएच/टीईयू के प्रतिमानक के स्थान पर 13.21 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू के बिजली उपभोग पर विचार किया है। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण जेएनपीटी में समीपवर्ती कंटेनर टर्मिनलों के वास्तविक बिजली उपभोग पर आधारित है। औसत बिजली उपभोग छह महीनों की कम अवधि के लिए मापे गए उपभोग पर आधारित है। यह देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग निर्धारित प्रतिमानक से अधिक लगभग 65 प्रतिशत है जोकि ज्यादा है। इसके अलावा, जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली उपभोग जीटीआईपीएल द्वारा ज्यादा प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन के कारण है। दीर्घावधि औसत के आधार पर और क्षमता अनुमान के लिए सुविचारित उपस्कर और अभिकल्प के संदर्भ में स्थिति की समीक्षा करें और बिजली उपभोग का अनुमान उपयुक्ततः संशोधित करें।	जीटीआईपीएल द्वारा ज्यादा प्रशीतन कंटेनरों का प्रहस्तन उपभोग की गई औसत बिजली को बढ़ाता है। तथापि, यह नोट किया जाए कि 8 इकाईयां/टीईयू का टीएएमपी दिशा-निर्देश केवल आरएमक्यूसी में देखा गया उपभोग है। इसके अतिरिक्त, बिजली आरएमजीसी के प्रचालन में और टर्मिनल के इल्यूमिनेशन के लिए उपभोग की जाती है। जीटीआईपीएल द्वारा उपभोग की गई बिजली पर बिना विचार किए पुनः गणनाएं की गई हैं। अतः उपभोग की गई औसत बिजली एनएसआईसीटी और जेएनपीसीटी में उपभोग की गई बिजली की औसत के रूप में उपभोग की गई औसत बिजली परिगणित की गई है। औसत 12 इकाईयां/टीईयू होती है जिसे लेखा में लिया गया है।
(ii).	(क). प्रस्ताव में कहा गया है कि सम्पूर्ण 100 हैक्टेयर क्षेत्र रिकलमेशन किया जाए और उसके लिए जेएनपीटी अपने दरमान के अनुसार अविकसित क्षेत्र के लिए लागू पट्टा किराये वसूल करेगा। कृपया पुनःदावाकृत भूमि (उपयोक्ता लागत पर) को अविकसित भूमि के बराबर माने जाने के कारण स्पष्ट करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या पुनःदावाकृत भूमि पर जेएनपीटी के दरमान में अविकसित भूमि के लिए निर्धारित लाइसेंस शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव जेएनपीटी के मौजूदा अधिसूचित दरमान के अधीन स्वीकार्य है।	पुनःदावाकृत भूमि के लिए विशिष्ट दर जीटीआई के लिए परिगणित की गई थी। यह दर वित्ती वर्ष 2009-10 के लिए 178.91/वर्ग मी0/वर्ष है। यह रिपोर्ट नई दरों पर विचार करते हुए संशोधित की गई है। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी, 2008 द्वारा पट्टा किरायों का अनुमान लगाने के लिए उसके द्वारा सुविचारित पट्टा किराये की दर के लिए गणनाएं भेजी हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है: (i). जेएनपीटी के दरमान के अनुसार वर्ष 2003-04 के लिए रु0 11.13 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह के लाइसेंस शुल्क में 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि की गई है जो वर्ष 2008-09 के लिए रु0 14.20 और वर्ष 2009-10 के लिए रु0 14.91 परिगणित होता है। (ii). वर्ष 2008-09 के 8 माह हेतु रु0 14.20 और वर्ष 2009-10 के 4 माह हेतु रु0 14.91 की दर पर विचार करते हुए, एक वर्ष के लिए जीटीआईपीएल के 199108 वर्ग मी0 के जल क्षेत्र के लिए रु0 34500929 का यार्ड बिल तैयार करने के लिए रु0 14.43 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह की दर $[8 \times \text{रु}0 14.20 + 4 \times \text{रु}0 14.91 = 1173.24$ $\text{-----} = \text{रु}0 14.43]$ <p style="text-align: center;">12</p> <p>पर विचार किया गया था।</p> (iii). जल क्षेत्र बिना विकास लागत के जीटीआईपीएल को हस्तांतरित किया गया था। जेएनपीटी के दरमान के अनुसार, विकसित क्षेत्र के लिए दर 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ रु0 21.30 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह थी। जल क्षेत्र के लिए विकास की लागत रु0 3185.728 लाख थी। (iv). वर्तमान प्रस्ताव में लाइसेंस शुल्क की गणना के लिए वर्ष 2009-10 की दर रु0 14.91 प्रति वर्ग मी0 प्रति माह अंगीकृत की गई है।
(ii).	(ख). कृपया दरमान के उपबंधों के संदर्भ का उद्धरण करते हुए जेएनपीटी में अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों के मामले में	जीटीआई के लिए पट्टा किराये वसूल करने के लिए एक विशिष्ट सूत्र विपश्चित किया गया था। जेएनपीटी ने अगस्त

	पुनःदावाकृत भूमि पर लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए अपनाई गई मौजूदा व्यवस्था बताएं और इस संबंध में तैयार किए गए अधुनातन बिलों की प्रति भेजें।	2008 से जुलाई 2009 अवधि के लिए जीटीआईपीएल को पट्टा किराये के रूप में ₹0 31.36 करोड़ की राशि दर्शाते हुए जीटीआईपीएल को दिए गए यार्ड बिल दिनांक 8 अगस्त 2008 की प्रति भेजी है। पट्टा किरायों में सेवा कर और शिक्षा अधिकार आदि शामिल है।
V.	बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत:	
(i).	खंड 4.4 बर्थ के समीप बर्थ निर्माण लागत तथा निकर्षण लागत राशि के 1 प्रतिशत का प्रतिमानक अनुरक्षण लागत के रूप में निर्धारित करता है। तथापि, जेएनपीटी ने अनुरक्षण प्रमारों की गणना के लिए निकर्षण लागत को अलग रखा है। दिशा-निर्देश के आलोक में अनुमानित अनुरक्षण प्रमार संशोधित करें।	अनुरक्षण निकर्षण प्रचालन जेएनपीटी द्वारा किए जाने के लिए प्रस्तावित गया है, इसलिए संबंधित अनुरक्षण निकर्षण लागत निजी प्रचालक द्वारा खर्च नहीं की जा रही है। अतः इस लागत को निजी प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने वाले बर्थ किराया प्रमारों की गणना के प्रयोजन से अलग रखा गया है।
VI.	दरमान	
(i).	मसौदा दरमान क्षमता मिश्रण, प्रशुल्क ढांचे और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल में ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के आधार के रूप में मानते हुए तैयार किया जाना चाहिए। अतः राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों, भूमि किराया प्रमारों और विविध प्रमारों की वसूली के लिए मसौदा दरमान निम्नलिखित पर विचार करते हुए तैयार किया जाए: (क). प्रस्तावित सर्वोत्तम क्षमता का क्षमता मिश्रण। (ख). जेएनपीटी द्वारा प्रचालित मौजूदा कंटेनर टर्मिनल पर ऑफर की गई सेवाओं और सुविधाओं के पैटर्न को आधार रूप में लिया जाए और प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता तक ले जाया जाए। (ग). जेएनपीटी द्वारा अपने मौजूदा टर्मिनल में ऑफर की गई समान सेवाओं के लिए मौजूदा दरमान आधार रूप में लिया जाए। (घ). वार्षिक राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए अपने टर्मिनल में ऑफर की गई समान सेवाओं के मौजूदा दरमान और सेवाओं तथा सुविधाओं के बढ़ाए गए पैटर्न पर विचार करते हुए नया दरमान विपथित किया जाए।	यहां उल्लिखित सभी कारकों पर विचार करते हुए इंटरेक्टिव प्रक्रिया के माध्यम से दरमान विपथित किया गया है। जेएनपीटी ने दरें और शासी शर्तें निर्धारित करते हुए मसौदा दरमान भेजा है।
(ii).	जेएनपीटी द्वारा भेजे गए प्रस्तावित मसौदा दरमान में दरों की वसूली शासित करने वाली शर्तें निर्धारित नहीं की गई हैं। जेएनपीटी से अनुरोध है कि मसौदा दरमान दरों की वसूली शामिल करने वाली शर्तों के साथ भेजा जाए। सामान्य शर्तें और सामान्य निबंधन एवं शर्तें भी मसौदा दरमान में शामिल की जाएं।	जेएनपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरमान में शर्तें शामिल की गई हैं।
(iii).	यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने भंडारण प्रमारों की वसूली के लिए दो वैकल्पिक मसौदा दरमान प्रस्तावित किए हैं। प्रथम विकल्प दूसरे विकल्प की तुलना में स्लैबों की कम संख्या प्रस्तावित करता है जो स्लैबों की उच्चतर संख्या प्रस्तावित करता है। महत्वपूर्ण है कि यह प्रस्ताव दूसरा विकल्प कार्यान्वित करने में मुश्किलों के बारे में उल्लेख करता है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि भंडारण प्रमारों की वसूली के लिए विशिष्ट स्लैब ढांचा प्रस्तावित करें।	जेएनपीटी दरमान के विचार हेतु 2२ विकल्प की अनुशंसा कर रहा है।
(iv).	जेएनपीटी द्वारा दिए गए व्यापार हिस्से और पोतों के जीआरटी संबंधी पैरामीटरों के आधार पर, पोतों का भारित औसत जीआरटी जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 24,863 के स्थान पर 35,090 पर परिगणित होता है। इसी प्रकार, बर्थ पर पोत द्वारा व्यतीत औसत घंटे 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन तथा जेएनपीटी	(जेएनपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरे दर्शाते हैं कि इसने अपने मूल प्रस्ताव इसके द्वारा पहले उल्लिखित 24864 पर भारित औसत जीआरटी व्यवस्थित किया है। पत्तन ने हमारे द्वारा सुझाए गए पैरामीटरों पर विचार करते हुए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रमारों की समीक्षा नहीं की है।)

<p>द्वारा सुविचारित 11.40 घंटों के स्थान पर 70 प्रतिशत के उपयोगिता कारक पर विचार करते हुए 21.18 घंटे परिगणित होते हैं। इस प्रकार, कुल जीआरटी घंटे 1198874760 घंटे परिगणित होते हैं। इस कुल जीआरटी घंटों पर विचार करते हुए, बर्थ किराये की वसूली से रु० 119.99 करोड़ (जेएनपीटी द्वारा यथा अनुमानित) की राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा रु० 1.0009 परिगणित होता है। अतः जेएनपीटी से अनुरोध है कि बर्थ किराये की दर की अपनी गणना की समीक्षा करें और निम्नलिखित पैरामीटरों पर विचार करते हुए बर्थ किराये की दर संशोधित करें:</p> <p>(i). पोतों का औसत जीआरटी</p> <p>(ii). औसत पार्सल आकार</p> <p>(iii). जलयान दिवस आउटपुट</p> <p>(iv). बर्थ पर औसत घंटे $(24 \times (ii)/(iii))$</p> <p>(v). औसत जीआरटी घंटे प्रति पोत $(i \times iv)$</p> <p>(vi). पोतों की संभावित संख्या</p> <p>(vii). कुल जीआरटी घंटे $(v \times vi)$</p> <p>(viii). राजस्व अपेक्षा</p> <p>(ix). बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा $(viii/vii)$</p>	
---	--

5. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित इकाई राजस्व और वे जेएनपीटी द्वारा भेजी गई संशोधित गणनाओं के अनुसार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं—

(रु० प्रति टीईयू)			
क्र. सं.	मद	प्रारंभिक गणना के अनुसार	संशोधित गणनाओं के अनुसार
(i).	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	3138	3098
(ii).	भूमि किराया प्रभार	244	241
(iii).	विविध प्रभार	105	103

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 फरवरी 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण भी दिया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा लघु सूचीयित बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthroity.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

(i). यह प्रस्ताव जेएनपीटी में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर विकसित किए जाने वाले टर्मिनलों में कंटेनर प्रहस्तन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशा-निर्देशों पर आधारित है।

फरवरी 2008 के महापत्तनो में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होगी। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।

(ii). जेएनपीटी द्वारा निकट भविष्य में दिए जाने वाले दो कंटेनर टर्मिनल परियोजनाओं को उद्धरित करते हुए और विशेष रूप से, उनके आकार तथा निवेश के आदेश में भिन्नताएं, भावी बोलीदाता और कुछ उपयोक्ता जिनके साथ विचार-विमर्श किया गया है, उनके मत विभाजित हैं कि कौन-सी परियोजनाएं प्रशुल्क निर्धारण के लिए आधार होनी चाहिए। तथापि, जेएनपीटी ने दिशा-निर्देशों द्वारा परिकल्पित स्थिति को ठीक प्रकार व्यवस्थित किया है और अपने प्रस्ताव को 1000 वर्ग मी० घाट लम्बाई वाले प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के आधार पर निरूपित किया है। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल में सभी जरूरी फीचर्स और पत्तन में विकसित किए जाने वाले किसी कंटेनर

टर्मिनल की अपेक्षाएं हैं और सुविचारित इकाई लागत परियोजनाओं के बीच बहुत ज्यादा भिन्न नहीं होगी। चूंकि प्रारंभिक रूप से निर्धारित की जाने वाली अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा में व्यय की विभिन्न मदों की इकाई लागत पर विश्वास किया गया है और प्रशुल्क सैट इकाई प्रहस्तन के लिए है, इसलिए यह प्राधिकरण इस कार्यवाही के लिए प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल का चयन करने में जेएनपीटी के प्रचालनात्मक और तकनीकी निर्णय पर विश्वास करने के लिए प्रवृत्त है। दिशा-निर्देश मानक आधार पर समय पत्तन के लिए सामान्यतः निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क की अपेक्षा करते हैं न कि परियोजना विशेष के संदर्भ में।

दिशा-निर्देशों में इस निर्धारण के पीछे मूल उद्देश्य शायद यह है कि बोली मूल्य परियोजना विशेष की पेक्यूलिएरिटीज़ को समायोजित करेंगे। उपयुक्तता के नज़रिये से, जैसाकि यह विश्लेषण से देखा जा सकता है, प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल के आधार पर निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनलों में मौजूदा प्रशुल्क से तुलनीय हैं।

- (iii). जेएनपीटी ने सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशा-निर्देशों का पालन किया है। कुछ पैरामीटरों में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशा-निर्देशों से विषयनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में, साथ-साथ चर्चा की गई है।

- (iv). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). प्रत्येक 83.33 मीटर घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन के आधार पर 12 घाट क्रेनों पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने 23,91,480 टीईयू पर घाट क्षमता निर्धारित की है। डीपीडब्ल्यू और जीटीआईपीएल ने अनुरोध कर मांग की है कि सर्वोत्तम घाट क्षमता फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रत्येक 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन के प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए 19,92,900 की जाए। उनकी टिप्पणी के अनुसार, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के पास जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 12 घाट क्रेनों की बजाय अधिकतम 10 घाट क्रेनें होनी चाहिए। वादिनार ऑयल टर्मिनल (वीओटी) ने कंटेनर बर्थ में 12 क्रेनों को तैनात किए जाने की साध्यता पर शंकाएं जाहिर की हैं। जीटीआईपीएल ने प्रत्येक 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक की दर से 10 घाट क्रेनों तक संख्या को सीमित रखने के अपने तर्क के समर्थन में कुछ चुनिंदा अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनलों का उल्लेख भी किया है। जेएनपीटी देश में प्रीमियर कंटेनर प्रहस्तन पत्तन है जो तीन मौजूदा टर्मिनलों से देश के कंटेनर थ्रुपुट के 50 प्रतिशत से अधिक का प्रहस्तन कर रहा है। प्रख्यात अंतर्राष्ट्रीय पत्तनों पर प्राप्त स्थिति पर जाने की बजाय, यदि जेएनपीटी में एक को तैनाती पैटर्न के खाते में लिया जाता है, इससे स्पष्ट हो जाएगा कि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रतिमानक में संशोधन बेहतर उपयोग के लिए है और साध्य है तथा इसे देश में पहले अर्जित किया गया है। बताया गया है, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल में घाट लम्बाई प्रति घाट क्रेन क्रमशः 85 मी0, 75 मी0 और 89 मी0 है जोकि इस कार्यवाही में सुविचारित किए जाने वाले 12 क्रेन प्रति 1000 मीटर के प्रस्तावित स्तर को पूरी तरह तर्कसंगत ठहराता है। संशोधित स्तर जेएनपीटी में मौजूदा टर्मिनलों द्वारा यथा प्रदर्शित केवल साध्य नहीं है अपितु घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच अन्तर को कम करने के लिए क्षमता सुधार हेतु भी अपेक्षित है, यदि इस कार्यवाही में नहीं लिया जाता है, तो प्रशुल्क पर केवल अप्राकृतिक रूप से जोर पड़ेगा जबकि बाद में प्रचालन स्थिति में वास्तविकता भिन्न होगी। अगले 30 वर्षों में बेहतरी की संभावना के लिए संभव विकासों को स्वीकार किए जाने के बारे में जेएनपीटी द्वारा कही गई बात का भी सम्मान किया जाना चाहिए, अवधि जिसके लिए अब प्रशुल्क निर्धारित किए जाने हैं टर्मिनल में वार्षिक वृद्धि के अधीन लागू होंगे। अतः यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा सुझाए गए प्रतिमानकों में संशोधन को स्वीकार करने और जेएनपीटी द्वारा किए गए स्वतंत्र निर्धारण के आधार पर परिगणित क्षमता पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

फरवरी 2008 के दिशा-निर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को इजाजत देता है कि पत्तन विशेष की परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सके।

- (ii). 25 फेरे प्रति घंटा पर घाट क्रेन की उत्पादकता के लिए प्रतिमानक लागू करते हुए, टीईयू से बाक्स अनुपात, एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या और दिशा-निर्देशों में निर्धारित घाट क्षमता के अनुमानन के लिए सूत्र, प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 23,91,480 टीईयू पर अनुमानित की गई है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). भूमि स्लॉट:

टर्मिनल के लिए चिह्नित 100 हैक्टेयर भूमि के कुल क्षेत्र में से, 49 से 50 हैक्टेयर क्षेत्र अनुषंगी सुविधाओं जैसे पार्किंग क्षेत्र तथा आंतरिक सड़क, रेल टर्मिनल, ट्रकों तथा क्रॉस-ओवर्स और हरित पट्टी एवं कंटेनर मात्रा में किसी अप्रत्याशित वृद्धि के लिए भूमि हेतु क्षेत्र उपलब्ध करवाने के पश्चात कंटेनरों के भंडारण के लिए उपलब्ध करवाए जाने के बारे में बताया गया है।

पत्तन ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर के प्रतिमानक के स्थान पर 14000 के कुल भूमि स्लॉटों पर विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उसने मानक कंटेनर द्वारा अपेक्षित क्षेत्र, सुरक्षा कारणों से कंसेक्यूटिव कंटेनर स्लॉटों और कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के संचलन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र के बीच कुछ स्थान की आवश्यकता को ध्यान में रखने के पश्चात प्रतिमानकों में संशोधन पर विचार किया है। कंटेनर भूमि स्लॉटों की गणना में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण, विशेष रूप से कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के आसान संचलन के लिए उपलब्ध करवाए जाने वाले अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार बताई गई है। जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति और कम किए गए पैरामीटर पर भी विश्वास किया गया है, इसलिए समग्र सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए इस मामले में घाट क्षमता सीमित कारक रूप में रहेगी।

(ii). औसत स्टैक ऊंचाई:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में 2.5 की औसत स्टैक ऊंचाई पर विचार किया गया है। तथापि, यह प्रस्ताव सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए 3 की स्टैकिंग ऊंचाई पर विचार करता है। जेएनपीटी में अन्य निजी कंटेनर टर्मिनलों में स्टैक ऊंचाई जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित 4 से 4.5 के बीच है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने अपने पूंजी लागत अनुमानों में विचार किया है, प्रहस्तन उपस्कर की लागत प्रस्तावित 3 उच्च स्टैक ऊंचाई अर्जित करने में समर्थ है। अतः जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 3 की औसत स्टैक ऊंचाई पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(iii). औसत विराम समय:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश निर्यात कंटेनरों का औसत विराम समय 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिन, जोकि जेएनपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है, विनिर्दिष्ट करते हैं।

पत्तन ने व्यापार के मौजूदा पैटर्न के आधार पर 50:50 के निर्यात/आयात अनुपात पर विचार किया है और औसत विराम समय 3 दिन परिगणित होता है।

- (v). दिशा-निर्देशों में निर्धारित सूत्र और सुविचारित संशोधित पैरामीटरों के आधार पर यार्ड क्षमता 27,51,538 टीईयू परिगणित होती है। जैसाकि पहले कहा गया है, निर्धारित सर्वोत्तम घाट क्षमता 23,91,480 टीईयू है। फरवरी, 2008 के दिशा-निर्देशों के खंड 3 के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट तथा स्टैक यार्ड क्षमताओं से कम है। अतः कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं के कम होने के नाते 23,91,480 टीईयू की गई है।

(vi). पूंजी लागत:

2.39 मिलियन टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत रु 2641.19 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से रु 564.56 करोड़ बर्थिंग गतिविधि के लिए आबंटनीय है और रु 2076.63 करोड़ नीचे स्पष्ट की गई कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित की गई है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

कंटेनर टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में बर्थ किराये की गणना के लिए प्रतिमानक विशिष्ट रूप से शामिल नहीं किया गया है। यह प्राधिकरण सरकार को पहले ही अनुशंसा कर चुका है कि दिशा-निर्देशों में लौह अयस्क, कोयला, बहुउद्देशीय कार्गो तथा द्रव बल्क प्रहस्तन बर्थों के लिए निर्धारित कार्यपद्धति इस श्रेणी के लिए भी अपनाई जाए। उपर्युक्त टर्मिनलों के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, बर्थिंग गतिविधियों के अधीन पूंजी लागत में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत और बर्थ के निर्माण की लागत शामिल होगी।

बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत में निर्माण की लागत के नाते रु0 515.72 करोड़ और बर्थ के समीप निकर्षण की लागत संबंधी रु0 48.84 करोड़ शामिल होंगे।

(ख). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि:

(i). सिविल लागत:

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता अर्जित करने के लिए जरूरी सिविल लागत के लिए पत्तन के अनुमानों पर विश्वास करने के लिए विनिर्दिष्ट करते हैं। हालांकि सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित इकाई दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए हैं, परंतु जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमान हाल ही में अन्य पत्तनों पर प्रोद्भूत लागतों पर आधारित हैं। सिविल कार्यों के लिए अनुमानित पूंजी लागत में भूमि के रिक्लमेशन के लिए अनुमानित लागत शामिल है। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अगले पांच वर्षों में परिकल्पित सभी परियोजनाओं को भूमि के रिक्लमेशन की आवश्यकता होगी। डीपी वर्ल्ड और जीटीआईपीएल ने सिविल कार्यों के लिए अनुमानित पूंजी लागत की उपयुक्तता पर सवाल उठाए हैं। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि अनुमानित सिविल लागतें अधुनातित बाजार दरों पर आधारित और वास्तविक हैं। सिविल लागत अनुमानों में विविध मदों के लिए प्राक्धान शामिल हैं और किसी आवश्यकता का ध्यान रखने की आकस्मिकताएँ अनुमानों में परिकल्पित नहीं किए गए हैं। जेएनपीटी द्वारा दिए गए सिविल लागत के अनुमान रु0 921.54 करोड़ पर विश्वास किया गया है।

(ii). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत:

(क). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी ने 2.39 मिलियन टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए कंटेनर टर्मिनल हेतु 12 घाट क्रेनों का प्रस्ताव किया है। 12 घाट क्रेनों की तैनाती पर विचार करते हुए, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत का अनुमान लगाने के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों तथा रीच स्टेकरों/टॉप लिफ्ट ट्रक की संख्या दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है।

(ख). 6 रैक प्रतिदिन प्रहस्तन के लिए दिशा-निर्देशों में एक रेल माऊन्टेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) की तैनाती विनिर्दिष्ट है। जेएनपीटी ने अनुमान लगाया है कि अनुमानित कुल यातायात का लगभग 30 प्रतिशत रेल द्वारा संचालित किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, प्रतिदिन लगभग 24 रैकों की आवश्यकता होगी जिसके लिए आरएमजीसी की 4 संख्या दी गई है।

(ग). दिशा-निर्देशों का पूरी तरह पालन किया जाए तो ट्रैक्टर ट्रेलरों की आवश्यकता एक आरएमक्यूसी के लिए 6 की दर से 12 घाट क्रेनों के लिए 72 ट्रैक्टर ट्रेलर होगी। जेएनपीटी ने अपने मौजूदा कंटेनर टर्मिनल में प्रचलित प्रचालन मानकों के आधार पर प्रत्येक आरएमक्यूसी के लिए 10 ट्रैक्टर ट्रेलरों का अनुमान लगाया है। जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल में ट्रैक्टर ट्रेलरों की मौजूदा तैनाती (17 प्रति आरएमक्यूसी) और जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित 14 ट्रैक्टर ट्रेलर प्रति आरएमक्यूसी को देखते हुए, 12 आरएमक्यूसी के लिए 120 ट्रैक्टर ट्रेलरों का अनुमान जेएनपीटी में प्रचलित परिस्थितियाँ दर्शाती है, और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, ट्रैक्टर ट्रेलरों की जरूरत न केवल घाट-साइड प्रचालनों के लिए होगी अपितु रेल-साइड प्रचालनों, यार्ड प्रचालनों और अंतर टर्मिनल संचालनों के लिए भी होगी।

(घ). जेएनपीटी ने उपस्करों की अनुमानित पूंजी लागत को बजटीय कोटेशनों की प्रतियों से प्रमाणित किया है। अमेरिकी डॉलर में बजटीय कोटेशनों के परिवर्तन के लिए जेएनपीटी द्वारा लागू की गई विनिमय दर आरएमक्यूसी के मामले में रु0 42.84 और आरएमजीसी के लिए रु0 39.39 है। जेएनपीटी द्वारा सुविचारित आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की इकाई दरों पर विश्वास किया गया है परंतु इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर से अधुनातन किया जाएगा। अमेरिकी डॉलर रूप में जेएनपीटी द्वारा भेजी गई बजटीय कोटेशनों को वर्ष 2008 के अंत में परिवर्तित किया गया है। यह दृष्टिकोण इन तथ्यों को स्वीकार करते हुए अंगीकृत किया गया है कि अन्य लागत अनुमान 2008 के मूल्य स्तर पर हैं और प्रशुल्क की वार्षिक वृद्धि वर्ष 2008 के आधार के संदर्भ में होगी। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत शुल्क दर के अनुसार आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की अनुमानित पूंजी लागत के 3 प्रतिशत पर सीमाशुल्क शुल्क सुविचारित किया गया है। इस विश्लेषण की आरएमक्यूसी और आरएमजीसी की इकाई लागत क्रमशः रु0 44.61 करोड़ और रु0 22.05 करोड़ ली गई है। यही दृष्टिकोण अपनाते हुए, आरटीजी की अनुमानित इकाई लागत रु0 7.38 करोड़ पर सुविचारित की गई है।

- (ड.) रीच स्टेकरों और ट्रेक्टर ट्रेलरों की अनुमानित लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है जबकि इस संबंध में अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित रीच-स्टेकरों और ट्रेक्टर ट्रेलरों की अनुमानित लागत पर विश्वास किया गया है।
- (च.) ऊपर स्पष्ट किए गए अधुनातन अधीन संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु 932.60 करोड़ के स्थान पर रु 975.68 करोड़ परिगणित होती है।

(iii). आईटी प्रणाली लागत तथा अन्य लागत:

आईटी प्रणालियों और अन्य मदों के लिए पूंजी लागत, दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, सिविल लागत और पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत राशि के क्रमशः 2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(iv). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, समग्र पूंजी लागत जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु 2076.64 करोड़ के स्थान पर रु 2124.89 करोड़ परिगणित होती है।

(vii). रु 2124.89 करोड़ की संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु 339.98 करोड़ परिगणित होता है। वीओटीएल ने इस आधार पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को बढ़ाकर 20 प्रतिशत करने की जरूरत पर जोर दिया है कि प्रधार उधार दर (पीएलआर) 10-11 प्रतिशत से बढ़ चुकी है जब 16 प्रतिशत आरओसीई को अंतिम रूप दिया गया था। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा बाजार पैरामीटरों को लागू करने के लिए प्रतिवर्ष आरओसीई की दर की समीक्षा की जाती है और इसे तदनुसार वर्ष 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है जोकि न केवल सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के मामले में एकसमान रूप से स्वीकार्य है अपितु वर्ष 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण में भी स्वीकार्य है।

(viii). प्रचालन लागत:

(क). बिजली उपभोग के मानक स्तर से विपथन का प्रस्ताव करते हुए, जेएनपीटी ने 13.2 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू जो बाद में संशोधित कर 12 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू किया गया था, के इकाई बिजली उपभोग के आधार पर इकाई बिजली लागत के आधार पर कुल बिजली लागत पर निर्धारित की है। अंगीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित संशोधित इकाई बिजली उपभोग प्रतिमानक जनवरी 2008 - जून 2008 की छह माह की अवधि के लिए मौजूदा टर्मिनलों में देखे गए पैटर्न पर आधारित है। जेएनपीटी के अनुसार, दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच प्रति इकाई के प्रतिमानक को आरएमक्यूसी की गणनाओं से इतर अपेक्षाओं में नहीं लिया गया है।

जेएनपीटी द्वारा ऑफर किए गए स्पष्टीकरण के आलोक में, यह प्राधिकरण दिशा-निर्देशों में निर्धारित 8 केडब्ल्यूएच/घंटा के प्रतिमानक से विपथन पर विचार करने का इच्छुक है। हमने जेएनपीटी को सलाह दी थी कि संदर्भित प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल में सुविचारित उपस्कर तथा सुविधाओं के संदर्भ में बिजली उपभोग निर्धारित किया जाए। ऐसा विश्लेषण नहीं भेजा गया है। मौजूदा टर्मिनलों में मापे गए आंकड़े लम्बी समय अवधि और मौसमी तथा चक्रीय उतार-चढ़ावों के लिए नहीं हैं। इसके अलावा, स्थापित किए जाने वाले किसी नए टर्मिनल से उपयुक्ततः उम्मीद की जाती है कि मौजूदा ट्रेंड से उन्नत प्रौद्योगिकी लाई जाए जिससे ज्यादा ऊर्जा कुशलता आए। इस उपयुक्त उम्मीद को लागू करने के लिए, जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित मापित औसत बिजली उपभोग कम किए जाने की जरूरत की मौजूदा स्थिति पर आधारित है। किसी अन्य संगठित विश्लेषण को उपलब्ध करवाए जाने के अभाव में, प्रतिवेदित औसत उपभोग में 10 प्रतिशत कटौती तदर्थ आधार पर की गई है और कुल बिजली लागत की गणना में सुविचारित की गई है। अपनी गणना में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु 10.34 पर बिजली की इकाई लागत दस्तावेजी समर्थन के साथ प्रमाणित की गई है।

(ख). ईंधन का उपभोग दिशा-निर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2008 के बाद वाले हिस्से में प्रचलित रु 38.90 पर अधुनातित की गई है।

(ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत संशोधित सिविल लागत के 1 प्रतिशत और संशोधित उपस्कर लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, जेएनपीटी ने अन्य पूंजी लागत को इस आधार पर सिविल लागत और उपस्कर लागत में प्रभाजित किया है कि अन्य लागतें मुख्यतः

- जिसमें उधार और वित्तपोषण लागत शामिल हैं और लेखांकन मानकों के अनुसार है, उन्हें पूंजीकृत किया जाना चाहिए।
- (घ). बीमा लागत अचल परिसंपत्तियों के संशोधित सकल मूल्य के 1 प्रतिशत और अन्य व्यय दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अचल परिसंपत्तियों के संशोधित सकल मूल्य के 10 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।
- (ङ). मूल्यहास, दिशा-निर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिगणित किया जाना चाहिए। तदनुसार, संशोधित सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, संशोधित कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर पर 10.34 प्रतिशत और आईटी प्रणालियों पर 18.21 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है।
- (ix). पट्टा किराया 10,00,000 वर्ग मी० भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है। सम्पूर्ण 10,00,000 वर्ग मी० भूमि पुनःदावा की जाए।

दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पट्टा किराया संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाए। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, पत्तन निजी टर्मिनल (जीटीआईपीएल) को आर्बिट्ररी वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए किराये वसूल करता है जिसे दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित किया गया है। वर्ष 2008-09 के लिए रु० 14.20 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर 5 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के लिए रु० 14.91 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर विपथित की है। पट्टा किराया अनुमानों की गणना के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित दर रु० 14.91 है।

स्वीकार करते हुए कि इस कार्यवाही में सुविचारित प्रतिनिधि कंटेनर टर्मिनल वॉटर क्षेत्र के रिकलमेशन द्वारा 10,00,000 वर्ग मीटर भूमि के उपयोग के लिए है, जोकि संयोगवश अगले 5 वर्षों में जेएनपीटी में आने वाले किन्हीं टर्मिनलों पर लागू होने वाली स्थिति है, जेएनपीटी द्वारा पहले से वसूल की जा रही वॉटर फ्रंट क्षेत्र की इकाई दर को पट्टा किराया भुगतान निर्धारित करने के लिए लिया गया है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित दर वर्ष 2009-10 के लिए है। चूंकि प्रस्तावित टर्मिनल के लिए व्यय अनुमान वर्ष 2008 के स्तरों पर आधारित हैं और वृद्धि वर्ष 2008 के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में प्रशुल्क में स्वीकृत की जाती है, इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए दर रु० 14.20 पर विचार करना उपयुक्त है।

- यह स्पष्ट कर दिया गया है कि वॉटर फ्रंट क्षेत्र के लिए इकाई दर की स्वीकृति इस मामले में पट्टा किराये के निर्धारण के लिए दर के अनुमानन तक सीमित है। इसे जल क्षेत्र के लिए जीटीआईपीएल पर बिल के लिए जेएनपीटी द्वारा लागू की गई दर का संयोगवश अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए जोकि जेएनपीटी के अनुमोदित दरमान में शामिल करते हुए नियमित किए जाने के लिए जरूरी प्रतीत होता है।
- (x). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी और प्रचालन लागत के निर्धारण के लिए प्रतिमानकों को कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों में शामिल नहीं किया गया है। यह मामला सरकार को पहले ही भेजा जा चुका है और सरकार के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। इसी बीच, बर्थ किराये की गणना के लिए अन्य टर्मिनलों हेतु निर्धारित दिशा-निर्देश इस मामले में भी लागू होते हैं। उन मामलों में दिशा-निर्देश बर्थिंग सेवाओं के लिए प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किए जाने की आवश्यकता है। जेएनपीटी ने बर्थ निर्माण लागत के 1 प्रतिशत पर अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। समीपवर्ती निकर्षण लागत इस आधार पर अनुरक्षण लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित नहीं की गई है कि जेएनपीटी अनुस्क्षण निकर्षण करेगा।

हालांकि दिशा-निर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर प्रचालन लागत को सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और तथ्य कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्ति के मूल्य का मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया गया था और बीमा की लागत तथा मूल्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने के लिए सुविचारित किया गया था।

- ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय इस मामले में भी बीमा लागत का तत्त्व 1 प्रतिशत पर और मूल्यहास पूंजी लागत के 3.34 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं।
- (xi). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। विवरण की प्रति अनुमानन रूप में संलग्न की गई है।

- (क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु० 837.16 करोड़ परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (रु० 339.98 करोड़) और प्रचालन लागत (रु० 497.18 करोड़) का जोड़ है।
- (ख). दिशा-निर्देश एआरआर का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रभारों में, 7 प्रतिशत भंडारण प्रभारों के लिए और 3 प्रतिशत विविध प्रभार में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। तदनुसार, रु० 837.16 करोड़ के कुल एआरआर की पूर्ति के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से रु० 753.44 करोड़, भंडारण प्रभारों से रु० 58.60 करोड़ और विविध प्रभारों से रु० 25.11 करोड़ वसूल किया जाता है।
- (ग). बर्थिंग गतिविधि के लिए कुछ वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु० 120 करोड़ होती है जोकि पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ (रु० 90.33 करोड़) और प्रचालन लागत (रु० 29.67 करोड़) का जोड़ है।
- (xii). (क). दिशा-निर्देश दरमान तैयार किए जाने के लिए कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क मदों में कंटेनर प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। इसके अलावा, कंटेनरों के प्रकार और आकार के आधार पर दरें भिन्न-भिन्न हैं।
- (ख). अतः अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान प्रशुल्क ढाँचे और इसी प्रकार का कार्य करने वाले अन्य टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं के पैटर्न को आधार रूप में लेते हुए तैयार किया जाए जिससे मानक वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित की जा सके। इसी प्रकार का दृष्टिकोण तृतीकोरिन पत्तन न्यास में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अंगीकृत किया गया था।
- (ग). जेएनपीटी ने एआरआर की पूर्ति के लिए अपने टर्मिनल के मौजूदा दरमान को प्रस्तावित दरमान पर पहुंचने के लिए आधार रूप में लिया है। चार प्रकार की प्रमुख कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों, नामतः, जलयान से कंटेनर यार्ड (सीवाई) तक कंटेनरों का संचलन, यार्ड से कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस), यार्ड से रेलवे फ्लैट और यार्ड से ट्रक (सीधे सुपुर्दगी) के संबंध में जेएनपीटी ने अनुमान लगाया है कि पत्तन में वर्तमान कंटेनर यातायात मिश्रण के प्रस्तावित मानक कंटेनर टर्मिनल में रैपलिकेटेड होने की संभावना है।
- (घ). जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल में वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक कंटेनर मिश्रण पर विचार करते हुए, पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता के लिए कंटेनर मिश्रण प्रस्तावित किया है। तदनुसार, उक्त चार गतिविधियों के लिए जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए मौजूदा दरें लागू करते हुए, यह देखा गया है कि वार्षिक राजस्व रु० 753.44 करोड़ पर कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए एआरआर के स्थान पर केवल रु० 559.41 करोड़ परिगणित होता है। यह अपेक्षा करता है कि राजस्व लक्ष्य की पूर्ति के लिए जेएनपीटी में मौजूदा प्रहस्तन दरों में 34.69 प्रतिशत तक वृद्धि की जाए।
- (ङ). विविध प्रभार प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रदत्त सेवाओं, सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए कंटेनर यार्ड में प्रदत्त किन्हीं अतिरिक्त सेवाओं, हैच कवर खोलना और बदलना, अनिकासित सामग्रियों के भंडारण, आदि के माध्यम से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी द्वारा अनुमानित रु० 24.69 करोड़ की राजस्व अपेक्षा के आधार पर और रु० 25.11 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा पर विचार करते हुए, ऐसी विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित दरों में 1.70 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (xiii). यह उल्लेखनीय है कि विदेशगामी पोतों के लिए कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदें और बर्थ किराया कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित किए जाते हैं। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में यह निर्णय पहले ही लिया जा चुका है कि 30 वर्षों की वैधता वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना उचित नहीं है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक में से किसी एक को इस स्थिति का सामना करना होगा, इसपर निर्भर करते हुए कि किस ओर फायदा होगा। अतः इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किया है जोकि सामान्यतः रुपया मूल्यवर्ग में डॉलर रूप में निर्धारित किया जाता है। इस निर्णय के अनुसरण में, इस मामले में डॉलर मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रशुल्क और बर्थ किराया भी रुपया रूप में निर्धारित किए गए हैं।
- (xiv). पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर पर बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा रु० 120.00 करोड़ (अर्थात् रु० 564.56 करोड़ की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु० 90.33 करोड़ और रु० 29.67 करोड़ की प्रचालन लागत) अनुमानित की गई है।

इस गतिविधि से परिकलित वार्षिक राजस्व अपेक्षा से बर्थ किराये की इकाई दर से विपथन करने के प्रयोजन के लिए, जेएनपीटी ने एसओए के आधार पर जलयानों की छह श्रेणियों का अनुमान लगाया है। प्रत्येक श्रेणी के लिए, इस प्रस्ताव में प्रत्येक श्रेणी के अधीन आने वाले जलयानों द्वारा पार्सल आकार, औसत जीआरटी और कंटेनर का हिस्सा वहन किए जाने का अनुमान लगाया गया है। जब इन मूल अनुमानों को इसी रूप में स्वीकार किया जाता है तो इकाई दर विपथन के लिए अंगीकृति कार्यपद्धति में तार्किक चूक दिखाई पड़ती है। चूंकि प्रत्येक श्रेणी के लिए बर्थ अभिग्रहणता मूलतः जलयान आउटपुट कार्य है, इसलिए साधारण औसत के आधार पर दर से विपथन करना सही नहीं होगा। पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए बर्थ अभिग्रहणता को विभिन्न श्रेणियों के बीच पोत आउटपुट और पार्सल

आकार रूप में अलग-से निर्धारित किए जाने की जरूरत है। यदि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई दर वैयक्तिक श्रेणी पर लागू की जाती है और वार्षिक राजस्व अपेक्षा परिकलित की जाती है, तो यह रु० 259.48 करोड़ होते हैं जोकि रु० 120.00 करोड़ के अपेक्षित राजस्व से 116 प्रतिशत अधिक है।

जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणना को वैयक्तिक श्रेणी के लिए जीआरटी घंटों पर पहुंचने की सीमा तक संशोधित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, तैनाती योग्य आरएमक्यूसी की संख्या जोकि अनिवार्यतः जलयान आउटपुट निर्धारित करती है, सर्वोत्तम साध्य स्तर पर सुविचारित की गई है। गणना पत्रक अनुलग्नक-II रूप में संलग्न किया गया है। जैसाकि गणना पत्रक से देखा जा सकता है, बर्थ किराये की इकाई दर विदेशगामी पोत में मामले में रु० 1.232 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए रु० 0.739 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, यह निर्णय पहले ही लिया जा चुका है कि अपक्रंट प्रशुल्क रुपया रूप में वार्षिक रूप से मूल्यवर्गित किया जाएगा।

- (xv). चूंकि बर्थ किराया प्रभार और कंटेनर संबंधित प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए गए हैं, इसलिए डॉलर मूल्यवर्गित बर्थ किराया प्रभारों और कंटेनर संबंधित प्रभारों को परिवर्तित करने के लिए प्रस्तावित शर्त व्यर्थ हो गई है और इसलिए हटा दिया गया है। इसी प्रकार, विनिमय दर की नियमित समीक्षा के लिए शर्त को भी हटा दिया गया है।
- (xvi). चूंकि निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए है, इसलिए देयताएँ परिकलित करने के प्रयोजन के लिए 1 टन, 1 घन मीटर और 1000 लिटर जैसी प्रस्तावित इकाईयाँ प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती हैं और इसलिए हटा दिया गया है।
- (xvii). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समय अवधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।
- (xviii). दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान के स्पष्टीकरण अथवा निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरणों को भेजा जाएगा। अतः किसी शंका अथवा असंगतता के मामले में स्पष्टीकरण के लिए जेएनपीटी के दरमान के लिए प्रस्तावित शर्त को हटा दिया गया है।
- (xix). चूंकि सेवा कर की वसूली प्रासंगिक संविधि द्वारा शासित की जाती है, इसलिए सेवा कर की वसूली को शासित करने संबंधी प्रस्तावित शर्त को दरमान में शामिल नहीं किया गया है।
- (xx). वर्ष 2005 के दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ सामान्य शर्तें और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान के एकसमान रूप से निर्धारित शर्तें और जैसे उपयुक्त स्तर के बाद के विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के पश्चात बर्थ किराये का कटना, जब प्रचालक द्वारा सुपुर्दगी नहीं दी जाए उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होगा, जब प्रचालक पर आरोप्य कारणों से पोत बर्थ में निष्क्रिय रहता है और परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली शासित करने संबंधी शर्तें अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं।
- (xxi). बर्थ किराया प्रभारों और दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली शासित करने के लिए प्रस्तावित शर्तें जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा शर्तों के अनुसार हैं।
- (xxii). आस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान किए जाने के लिए दर और शर्तें इस संघ में सरकारी दिशा-निर्देशों और जेएनपीटी के दरमान में अनुमोदित प्रावधानों द्वारा शासित की जाएंगी।
- (xxiii). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के घाट से यार्ड, यार्ड से सीएफएस, यार्ड से रेल और यार्ड से ट्रक तक घाट क्रैन परिवहन के लिए सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर से 25 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष 2005 के दिशा-निर्देश लागू प्रहस्तन प्रभारों से जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनर पर 25 प्रतिशत प्रीमियम स्वीकृत करते हैं। अतः जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित संशोधित प्रहस्तन प्रभार से 25 प्रतिशत अधिक निर्धारित किया गया है।
- (xxiv). जेएनपीटी ने अति-आयामीय कंटेनरों पर 100 प्रतिशत प्रीमियम का भी प्रस्ताव किया है। यद्यपि यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी, न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के कंटेनर टर्मिनल के मामले में अति-आयामीय कंटेनरों पर प्रहस्तन प्रभार पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। जेएनपीटी में मौजूदा टर्मिनलों में प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर, अति आयामीय कंटेनरों के मामले प्रस्तावित 100 प्रतिशत प्रीमियम दरों में उपयुक्त संशोधन के साथ स्वीकार किया गया है।
- (xxv). (क). जेएनपीटी ने आयात कंटेनर के लिए 2 दिनों का निःशुल्क विराम समय और निर्यात कंटेनरों के लिए 3 दिनों का निःशुल्क विराम समय प्रस्तावित किया है। आईसीडी (आयात अथवा निर्यात) कंटेनरों, पोतांतरण लड़े कंटेनरों और पोतांतरण खाली कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निःशुल्क विराम समय क्रमशः 5 दिन, 15 दिन और 7 दिन हैं। वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश निःशुल्क भंडारण दिवसों की संख्या का प्रस्ताव करने के लिए वैयक्तिक महापत्तनों को अधिकार प्रदान करते हैं। कंटेनर टर्मिनल का अनुसूचित अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क अवधि पर विचार किया गया है।

- (ख). इसने विभिन्न कंटेनरों के विराम समय प्रमारों के माध्यम से रु० 57.62 करोड़ वसूल करने का अनुमान लगाया है। प्रचालक से भूमि किराया प्रमारों के माध्यम से की जाने वाली वसूली केवल गैर-आईसीडी कंटेनरों से किए जाने की मांग की गई है। पत्तन द्वारा यह भी बताया गया है कि विराम समय प्रभार एक दिन के विराम समय प्रमारों से संबंधित सभी और गैर आईसीडी आयात तथा निर्यात मात्रा के लिए किया जा सकता है।

रु० 58.6 करोड़ की संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, जेएनपीटी द्वारा अनुमानित भंडारण प्रभार जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत समान दृष्टिकोण और जेएनपीटी द्वारा अनुसरित स्लैबों के बीच भिन्न दर का अनुसरण करते हुए संशोधित किया गया है।

- 9.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्षों के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।
- 9.2. दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1. और 2.9.2. में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।
- 9.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5. के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निर्वर्णन का कोई प्रश्न उठता है तो वह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएं। निजी प्रचालक से यह उम्मीद की जाती है कि वह कम-से-कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों का निष्पादन करे।
- 9.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्षों को जेएनपीटी को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो जेएनपीटी प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।
- 9.6. टर्मिनल पर व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल के प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।
10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुलग्नक-III के रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008/असा.]

असहजता से प्राप्त आय (अपेक्षित) में उद्देश्य निर्धारण के लिये अपेक्षित आय का विवरण

क्र.सं.	विवरण	विवरण-निर्देशों में निर्दिष्ट प्रतिशत	अपेक्षित आय का अनुमान		अपेक्षित आय का अनुमान
			अपेक्षित आय का अनुमान	अपेक्षित आय का अनुमान	
I. अपेक्षित आय					
(I)	अपेक्षित आय				
	अ = एक वर्ष में प्राप्त की गई आय में से आय	= एक वर्ष / 100	= 1000 / 83	12	12
	ब = एक वर्ष में आय की गई आय में से आय	= 24 * 365 वर्ष	= 24 * 365 वर्ष	8760	8760
	ग = आय की गई आय में से आय	= 25 की आय	= 25 की आय	25	25
	घ = आय की गई आय	= 1.3	= 1.3	1.3	1.3
	च = 70%	= 70%	= 70%	70%	70%
	असहजता से प्राप्त आय = अ + ब + ग + घ + च			2391488	2391488
(II)	अपेक्षित आय				
	अ = एक वर्ष में आय की गई आय	= 720 आय की आय	= 400000 वर्ष की आय / 36 वर्ष की आय की आय = 140000 वर्ष की आय	14000	14000
	ब = आय की आय	= 2.80		3.0	3.0
	ग = आय की आय	= 305		305	305
	घ = आय की आय	= 1.3		1.3	1.3
	च = आय की आय	= 4 आय की आय : आय की आय	50% आय की आय : आय की आय	3.00	3.00
	असहजता से प्राप्त आय = 0.7 * अ + ब + ग + घ + च			2791830	2791830
(III)	अपेक्षित आय - अपेक्षित आय और अपेक्षित आय का अनुमान			2391488	2391488
II. अपेक्षित आय					
(I)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				
(iii)	अपेक्षित आय				
(iv)	अपेक्षित आय				
(v)	अपेक्षित आय				
	अपेक्षित आय				
(i)	अपेक्षित आय				
(ii)	अपेक्षित आय				

क्र.सं.	विवरण	दस्ता-निवेदों में विधिवित प्रतिपादन	जेएनपीटी द्वारा क्या प्रस्तावित		टीएनपीटी द्वारा क्या सुविचारित
			जेएनपीटी द्वारा प्रेषित राशियाँ	जेएनपीटी द्वारा सुविचारित मूल्य	
III	सार्वजनिक आवास अनुदान				
(I)	सर्वजन आवास परिसर-परिचालन				
	(क). निचली लागत	8 सेकम्यूराय प्रति टीईयू * प्रकल्पित इकाई पर	12 सेकम्यूराय * रु.10.3/ सेकम्यूराय (10.8 सेकम्यूराय * रु.10.3 / सेकम्यूराय इकाई द्वारा सुविचारित)	29.56	26.60
	(ख). सेवा	4 मिटर प्रति टीईयू * प्रकल्पित इकाई पर	4 मिटर * रु. 40 प्रति मिटर (4 मिटर * रु. 38.90 प्रति मिटर इकाई द्वारा सुविचारित)	38.26	37.21
	(घ). सामान्य और अनुदान				
	- विभिन्न परिसर-परिचालन	विभिन्न परिसर-परिचालन की लागत का 1%	रु. 211.88 करोड़ की संशोधित विभिन्न लागत का 1% (रु. 1012.88 करोड़ की संशोधित विभिन्न लागत का 1% इकाई द्वारा सुविचारित)	10.12	10.14
	- उपकरण	उपकरणों की लागत का 2%	रु. 1027.87 करोड़ की संशोधित उपकरण लागत का 2% (रु. 1072.25 करोड़ की संशोधित उपकरण लागत का 2% इकाई द्वारा सुविचारित)	20.56	21.46
	(ग). सेवा	सर्वजन आवास परिसर-परिचालन का 1%	1% * रु. 2076.64 करोड़ (1% * रु. 2124.89 करोड़ इकाई द्वारा सुविचारित)	20.77	21.25
	(घ). मूल्यांकन	कम्पनी अभिलेख अथवा दस्तावेजों के अनुसार जो भी अधिक हो	कम्पनी अभिलेख के अनुसार	148.07	150.98
	(ङ). आधारित मूल्य	सर्वजन आवास परिसरों के दस्तावेजों में निर्धारित दरों के अनुसार	1000000 वर्ग फीट * रु. 14.91 / वर्ग फीट प्रति मास (1000000 वर्ग फीट * रु. 14.20/वर्ग फीट प्रति मास इकाई द्वारा सुविचारित)	17.89	17.04
	(च). अन्य लागत (0.5 प्रतिशत टीईयू से अधिक वाले टीईयूओं के लिए)	सर्वजन आवास परिसर-परिचालन के मूल्य का 10%	10% * रु. 2076.64 करोड़ (10% * रु. 2124.89 करोड़ इकाई द्वारा सुविचारित)	207.66	212.49
	कुल प्रस्तावित लागत (क से च)			490.89	497.18
(II)	सार्वजनिक परिसर-परिचालन				
	(क). अनुदान लागत	सर्व निर्वहन लागत का 1%	सर्व निर्वहन लागत का 1%	5.16	5.16
	(ख). सेवा लागत	सर्वजन आवास परिसर-परिचालन का 1%	सर्वजन आवास परिसर-परिचालन का 1%	5.85	5.85
	(ग). मूल्यांकन	कम्पनी अभिलेख अथवा दस्तावेजों के अनुसार जो भी अधिक हो	कम्पनी अभिलेख के अनुसार	18.86	18.86
	कुल प्रस्तावित लागत (क से ग)			29.67	29.67
IV	सार्वजनिक परिसर-परिचालन (सार्वजनिक)				
(I)	सार्वजनिक परिसर-परिचालन और सार्वजनिक परिसर-परिचालन				
	(क). कुल प्रस्तावित लागत			490.89	497.18
	(ख). निवेदित मूल्य पर 18 प्रतिशत की दर के प्रतिफल			332.26	339.98
	(ग). कुल प्रस्तावित लागत			823.15	837.16
	सार्वजनिक परिसर-परिचालन का अनुदान	कुल प्रस्तावित लागत का 1%			
	(क). सर्वजन आवास लागत	90%	90%	740.83	753.44
	(ख). परिसर-परिचालन लागत	7%	7%	57.62	58.60
	(ग). निवेदित लागत	3%	3%	24.69	25.11
	(घ). कुल प्रस्तावित लागत		100%	823.15	837.16
(II)	सार्वजनिक परिसर-परिचालन और सार्वजनिक परिसर-परिचालन				
	(क). कुल प्रस्तावित लागत			29.67	29.67
	(ख). निवेदित मूल्य पर 18 प्रतिशत की दर के प्रतिफल			90.33	90.33
	(ग). कुल प्रस्तावित लागत			120.00	120.00

अनुलग्नक - II

बर्थ किराया प्रमारों की गणना

एलओए (मीटर)	असित पार्सल आकार (2)	जलयानों की सं. (3)	असित जीआरटी (4)	तैनात की जाने वाली ब्रेनों की सं. (5)	बर्थ पर पोत विराम के घंटों की सं. (6)	जीआरटी घंटे
	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(जेएनपीटी द्वारा दिए गए)	(परिकल्पित)	(2 / (5 * 22.75 फैरे)	(3 * 4 * 6)
0-140	434.16	276	8040	2	9.54	21173908
140-180	631.84	530	15200	3	9.26	74580316
180-220	1432.42	317	28000	3	20.99	186288426
220-260	2500.00	239	36000	4	27.47	236373626
260-300	3500.00	239	48000	4	38.46	441230769
300+	4000.00	12	72000	5	35.16	30382418
		1613				990029463

बर्थ किराया राजस्व आवश्यकता

कुल जीआरटी घंटे

बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग

1199987040 रुपये

990029463 घंटे

1.212

96% विदेशगामी पोतों + 4% तटीय पोतों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा

विदेशगामी पोतों के जीआरटी घंटे (990405600 * 96%)

तटीय पोतों के जीआरटी घंटे (990405600 * 4%)

इस प्रकार, $950789376 x + 0.6 * 39616224 x =$ 1199987040 $950789376 x + 23769734 x =$ 1199987040 $974559110 x =$ 1199987040 x (विदेशगामी) = ₹ 1.232 $0.6 * 1.232$ (तटीय) = ₹ 0.739

1199987040

950428284.8

39601179

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय 1 – परिभाषाएँ एवं सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1. परिभाषाएँ – सामान्य

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (iii). "एफसीएल" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- (iv). "एलसीएस" का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- (v). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- (vi). "आयात कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया, कंटेनर यार्ड में भंडारित और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहनित कंटेनर।
- (vii). "निर्यात कंटेनर" का अर्थ सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया, कंटेनर यार्ड में भंडारित और विनियुक्त पोत पर लादा गया कंटेनर।
- (viii). "सामान्य कंटेनर" का अर्थ सामान्य प्रकार के कंटेनर जो तत्पश्चात उल्लिखित विशेष श्रेणियों में नहीं आते हैं।
- (ix). "प्रशोधित कंटेनर" का अभिप्राय प्रशोधित कंटेनर से है जो सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- (x). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अभिप्राय इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- (xi). "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xii). "अति आयामीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xiii). "शट आउट कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो किसी पोत विशेष (पोत पहचान सूचना नम्बर अर्थात् वीआईएन नं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) के लिए निर्यात हेतु पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत विशेष से संबंधित नहीं हो, तो कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xiv). "बैक टू टाऊन कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है परंतु किसी कारण से निर्यात किए जाने में असमर्थ रहता है और वापस टाऊन में ले जाया जाता है।
- (xv). "वीआईएएन" का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभाय्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभाय्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभाय्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।

- (iii). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे।
- (iv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के तदनुकूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मद-वार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/घाट को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी वैसे ही जैसे कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क।
 (घ). विदेशी पत्तन से कंटेनर, जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभार प्रभार्य होंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने की अनुमति वाले पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहन किया जाने वाला कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होगा।
 (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपये में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
 (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ता दोनों पर एकसमान रूप से लागू होगी।
 (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन न्यास की सम्पत्तियों का उपयोग करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (vi). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर उच्चतर रुपये में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, कटौतियाँ और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्रचालक, यदि वह चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर कटौतियाँ अथवा छूट स्वीकृत कर सकता है।
 (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है परंतु दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से ज्यादा नहीं होनी चाहिए। बशर्ते टर्मिनल को ऐसी निम्नतर दरों और अथवा/ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

अध्याय 2 — पोत संबंधित प्रभार

2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (₹0)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ के अभिग्रहण के लिए	1.232	0.739

टिप्पणियाँ:

- (1). पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के कार्गो प्रचालन के पूरा होने के पश्चात् 2 घंटों के लिए बर्थ के अभिग्रहण की अनुमति होगी।
- (2). सभी पोतों का कार्गो प्रचालन जलयान को बर्थ के समीप लाए जाने के समय से 1 घंटे के भीतर शुरू हो जाएगा और ऐसा नहीं होने पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (3). कार्य के लिए तैयार नहीं होने के कारण टर्मिनल सुविधाएं निष्क्रिय रखने वाले पोतों पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगेगा भले ही टर्मिनल अपने प्रचालन के लिए तैयार हो। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों

की वसूली के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय का अर्थ लगातार 2 घंटों से ज्यादा किसी कारण से कार्गो प्रहस्तन प्रचालन स्थगित/रूका हुआ हो।

- (4). 2 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटों तक	रु० 10
2	6 घंटों से अधिक परंतु 12 घंटों तक	रु० 15
3	12 घंटों से अधिक	रु० 30

- (5). उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि पोत की निष्क्रियता टर्मिनल अथवा पत्तन अथवा प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और बरसात के कारण होती है जिसके परिणामस्वरूप प्रचालन रुक जाता है।
- (6). (क). एक समय सीमा होगी जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; पोत द्वारा अपने नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटों के पश्चात बर्थ किराया रुक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटा परिस्थितियों अथवा खराब मौसम अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं उपलब्ध नहीं होने के कारण प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगी।
- (ख). गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष "दंडात्मक बर्थ किराया" होगा।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वारभाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार देगा।
- (घ). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों के लिए जलयान की प्रतीक्षा अवधि के अलावा होगी।
- (7). बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने के कारण अथवा बिजली गुल होने के कारण अथवा प्रचालक पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ पर निष्क्रिय रहता है।

अध्याय 3 — कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). कोई कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित हो और बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचलित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होगा।
- (ii). प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) परिगणित किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) परिगणित किए जाएंगे।
- (iii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक के कंटेनरों के सभी प्रभार निर्धारित लागू प्रभार के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). मानक आकार से इतर कंटेनर जिन्हें विश्व डिवाइसों/स्लिंग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, से लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए प्रभार:

पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार रीपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे।

क. सामान्य कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		राष्ट्रीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32

3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	457.95	457.95	457.95	457.95
---	---	--------	--------	--------	--------

ख. प्रशीतन कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	457.95	457.95	457.95	457.95

ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदा हुआ	लदा हुआ
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	3721.48	2233.16
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः (केवल आईसीडी कंटेनर रेल)	1860.07	1860.07
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	572.43	572.43

घ. पोतांतरण कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	1 - 3000 टीईयू	3434.59	2976.65	2060.75	1785.99
2	3001 - 6000 टीईयू	3205.62	2747.68	1923.37	1648.61
3	6001 - 9000 टीईयू	2976.65	2518.70	1785.99	1511.22
4	उसके पश्चात	2747.68	2289.73	1648.61	1373.84

टिप्पणियाँ:

- (1) यह दर वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) कोई कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित हो और बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर की अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रकार देय होगा।

ड. अति आयायीय कार्गो कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत	5353.30	4808.43	3571.98	2885.06
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत (कंपल आईसीडी कंटेनर रेल)	2976.65	2976.65	2976.65	2976.65
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत (सीध सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	915.89	915.89	915.89	915.89

टिप्पणी: उपर्युक्त समंकित प्रकारों में निम्नालिखित तत्व अर्थात् नौगमण, मैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनर के ढेर भार पर धाटशुल्क, कंटेनरवद्ध कार्गो पर धाटशुल्क, परिवहन तथा रेल अवसरसना के लिए योगदान शामिल हैं।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रसार:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात - लदा हुआ			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात - खाली			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात	1455	2910	4365
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - लदा हुआ			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - खाली			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
5	सीएफएस आयात लदा हुआ - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
6	सीएफएस आयात खाली - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
7	सीएफएस निर्यात लदा हुआ - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' से अधिक लम्बाई
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
8	सीएसएस निर्यात खाली - सड़क द्वारा संचलित			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	364	728	1092
	7-9 दिन	433	866	1299
	10-12 दिन	515	1030	1545
	13-15 दिन	612	1224	1836
	16-18 दिन	727	1454	2181
	19-22 दिन	865	1730	2595
	23-26 दिन	1029	2058	3087
	27-30 दिन	1223	2446	3669
	उसके पश्चात्	1455	2910	4365
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदा हुआ अथवा खाली - रेल द्वारा संचलित			
	पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	727	1454	2181
	16-30 दिन	1455	2910	4365
	उसके पश्चात्	2910	5820	8730
10	पोतातरण - लदा हुआ			
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1455	2910	4365
	उसके पश्चात्	2910	5820	8730
11	पोतातरण - खाली			
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	865	1730	2595
	उसके पश्चात्	2910	5820	8730

टिप्पणियाँ:

- (1). कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी और रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल होंगे परंतु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). पोतातरण कंटेनर बाद में भरण/उतराई के लिए प्रेषण का प्रकार स्थानीय अथवा कंटेनर फ्रेट स्टेशन में बदलने वाले उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार यथा लागू मद सं. 1 और 2 में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।
- (3). बाद में रेल से प्रेषण का साधन बदलने वाले पोतांतरण कंटेनरों को विराम समय प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माना जाएगा और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरें प्रभार्य होंगी। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।

- (4). भारतीय पत्तन को तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले कंटेनर से विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (5). बाद में प्रेषण का प्रकार रेल से आईसीडी में बदलने वाले सामान्य आयात कंटेनरों को केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार लागू होंगे।
- (6). शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
- (7). अधिक ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
- (8). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
- (9). पत्तन के भीतर कंटेनरों का भरण करने के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:-
 - (i). भरण से पूर्व, खाली कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (ii). भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित करने के दिन के बाद वाले दिन से लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू निःशुल्क अवधि और विराम समय प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (10). नीलाम कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के पश्चात्, उतराई पूरी होने के अगले दिन से खाली कंटेनरों के रूप में खाली कंटेनरों पर विराम समय प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (11). उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- (12). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
 - (i). परेषिती परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है परंतु इस शर्त के अधीन कि,
 - (क). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु प्रभार:

क. प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत (रु० में)	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	बिजली उपभोग और प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	223.27	223.27	223.27	223.27

टिप्पणी: प्रशीतन कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होगा।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएँ

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड कंटेनरों का स्थानांतरण और बाद में सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की लदाई	1928.23	1928.23	1928.23	1928.23
2	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए पूर्व व्यवस्था द्वारा विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	226.79	226.79	226.79	226.79

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (रु० में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे घाट पर बदला जाता है	3349.57	2009.74
2	घाट पर इसे ढाले बिना	1339.63	803.78

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (1 फेरा शामिल करते हुए)	1116.37	1116.37	669.82	669.82
(ख)	उपर्युक्त (क) से इतर	4465.93	4465.93	2679.56	2679.56

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 5th March, 2009

No. TAMP/40/2008-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixing upfront tariff for the container handling at the Jawaharlal Nehru Port Trust in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports which were notified *vide* Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26th February, 2008, as in the Order appended hereto.

ORDER**Case No. TAMP/40/2008-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust****— Applicant****(Passed on this 25th day of February, 2009)**

This case relates to a proposal dated 27 August 2008 received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for setting upfront tariff for a container handling at JNPT in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at major port trusts notified by the Authority vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February 2008.

2.1

The salient features of the proposal are as follows:

- (i). The port has worked out two set of calculations. One set of calculation is stated to be strictly on the basis of February 2008 guidelines. The second set of calculations is based on slightly modified norms reportedly to ensure that the normative estimates would be relevant over a significant period in the future and to closely follow the benchmarks used by world class terminals to arrive at normative capital costs and operational costs. Subsequently, the JNPT confirmed that it endorsed the second set of calculations based on slightly modified norms.
- (ii).
 - (a). The representative container terminal shall have a quay length of 1000 metres divided into 3 nominal berths each designed to handle 9000 TEUs+ ships.
 - (b). The quay shall be equipped with 12 super post panamax ship to shore cranes deployed at the rate of 4 cranes per berth.
 - (c). 100 hectare area will be provided towards storage and backup area. The stack yard will be designed to contain 14000 numbers of ground slots.
 - (d). There will be little transshipment and approximately 30% of throughput will be received or dispatched by rail and the balance by road. No stuffing / destuffing / bulk breaking shall be undertaken within the terminal.

(iii). Optimum Terminal Capacity:

The JNPT stated that the optimum capacity of the terminal determined in accordance with the February 2008 guidelines is on the lower side when compared with other world class terminals. Optimum terminal capacity has been, therefore, worked out as per the guideline and as per its independent estimates and the port has adopted the optimum terminal capacity at 23,91,480 TEUs worked out as per the independent estimates. The optimum terminal capacity worked out by JNPT as per guideline and as per the independent estimates are given below:

(a). Optimum Terminal capacity as per guideline:

The optimum quay capacity and the optimum stackyard capacity computed by JNPT in line with the guideline are as follows:

- o Optimum Quay capacity : 19,92,900 TEUs
- o Optimum yard capacity * : 22,92,949 TEUs

* (In the formula prescribed under Clause 3.2. of the February 2008 guidelines for determination of optimum yard capacity, the norm for the total ground slot requires to be considered at 720 TEUs per hectare. However, the JNPT has considered 14,000 TEUs as ground slots for 100 hectares on the ground that the norm of 720 TEUs per hectare is not feasible)

(b). Optimum Terminal Capacity as per independent estimates:

The optimum quay capacity and the optimum yard capacity computed by JNPT are as follows:

- o Optimum Quay capacity@ : 23,91,480 TEUs
- o Optimum yard capacity * : 27,51,538 TEUs

@ (In the formula prescribed under clause 3.1 of the 2008 guidelines for determination of optimum quay capacity, the norms prescribe 1 crane for every 100 meters of quay length. Thus, for 1000 meters of quay length, the number of quay cranes work out to 10. However, JNPT has considered capacity based on 12 cranes which works out to 83.33 meters per crane. It is the position of JNPT that the proposed quay length per crane is in line with the current crane deployment at the container terminal operated by it (85 Meters / Crane) by NSICT (75 Meters / Crane) and by GTIPL (89 Meters / Crane))

* (In the formula prescribed under Clause 3.2. of the February 2008 guidelines for determination of optimum yard capacity, the norm for the average stack height requires to be considered at 2.5. However, the JNPT has considered average stack height at 3 on the ground that a number of international container ports are operating at this level. Secondly, the JNPT has considered 14,000 TEUs as ground slots for 100 hectares against the norm of 720 TEUs per hectare)

(iv). Capital Cost:

- (a). Civil Cost: The total capital cost for civil works has been estimated reportedly based on the prevalent market prices. The total capital cost for civil works has been bifurcated into two segments; one for calculation of cargo related charges and another for calculation of berth hire charges. The capital cost for civil works for calculation of cargo related charges has been estimated at about Rs. 921.54 Crores.

(b). Equipment Cost:

It has been stated that the cost of container handling equipments has increased significantly in the last 18 months caused by a combination of factors including the fall in the US\$, the presence of a single dominant supplier and high market demand.

Adopting its independent cost estimates and number of container handling equipments required to handle 23.91 lakh TEUs, the port has estimated equipment cost at Rs. 932.60 Crores.

(c). A comparative position of the Capital cost under the two different optimal capacity scenarios JNPT is tabulated below:

Sl. No.	Group	As per the Guidelines (Rs. in Crores)			Estimation furnished by JNPT (Rs. in crores)	
1.	Civil Construction cost	As per the estimates given by JNPT: 921.54			921.54	
2.	Container Handling equipment (*) Quay gantry crane	Norms	Calculation	Rs. in Crores	Calculation	Rs. in Crores
		One for 100 m of berth length (10 Cranes for berth length of 1000 mtrs)	10 X 43 Cr	430.00	12 Nos. x Rs.43 crores per QGC	516.00
		One for handling 6 Rakes/day	4 X 15 Crs	60.00	4 Nos. x Rs.15 crores per RMGC	60.00
		Three for each quay gantry crane	30 X Rs.7.50 Crs	225.00	36 Nos. x Rs.7.50 crores per RTGC	270.00
		One for nine RTGs	4 X Rs. 2.15 Crs	8.60	4 Nos. x Rs.2.15 crores per Reach stacker	8.60
		Six for each Quay gantry crane	60 X Rs 0.65 Crores	39.00	120 Nos. x Rs.0.65 crores per Tractor Trailer	78.00
		Rail mounted gantry crane				
	Rubber Tyred Gantry crane					
	Reach stacker					
	Tractor Trailer					
		TOTAL (2)			762.60	632.60
3.	IT System cost	2% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.			33.68	Estimated as per norms 37.88
4.	Other Cost including Financing cost and Interest during construction.	10% of the sum total of the civil construction and container handling equipment cost.			166.41	Estimated as per norms 166.41
TOTAL CAPITAL COST				1868.23	2076.63	

(v). Operating Cost:

The operating cost estimated for an optimal capacity of 19,92,900 TEUs and for independent capacity estimation of 23,91,480 TEUs as given by JNPT are tabulated below:

Component	Norm	Cost per Unit in Rs	Operating cost in Rs	
			1992900 TEUs	23,91,480 TEUs
Power	8 Kwh / TEU	10.3 / Kwh	16,42,40,960/-	32,51,45,621.60
Fuel	4 Litres / TEU	40 / litre	31,88,64,000	3626,36,800
Civil Repair and Maintenance	1% of Civil Asset	-	10,11,88,314	10,11,88,314
Mechanical & Electrical Equipment repair and maintenance	2% of Cost of Mechanical & Electrical Equipment	-	17,45,48,866	21,29,40,933
Insurance cost	1% of Gross Fixed Asset Value	-	18,84,62,747/-	207063280
Depreciation	As per norms prescribed in Companies Act or any norms prescribed in LA which is higher	-	124,03,86,604/-	143,89,20,119
Licence Fee	As per the rate prescribed in the prevailing SOR	-	26,94,00,000	26,94,00,000
Other Expenses	10% Gross Fixed Assets	-	188,46,27,465	207,66,32,798
Total Operating Cost			434,16,92,955	501,45,36,864

@ JNPT has considered 13.2 Kwh per TEU as against the norm of 8 Kwh per TEU prescribed for calculation of power consumption cost based on the average power consumption at the three terminals at the JNPT for the period January 2008 to June 2008.

- (vi) The summary of Annual Revenue Requirement and tariff calculation under the two optimal capacity scenarios for considered by JNPT, is tabulated below:

Component	Estimate as per Norms (Amt. In Rupees)	Independent estimate (Amt. In Rupees)
Capital cost	18,84,62,74,651#	20,76,63,27,985
Required Return @ 16% on capital employed	3,01,54,03,944	3,32,26,12,478
Operating cost	4,34,16,92,955	5,01,45,36,864
Annual Revenue Requirement	7,35,70,96,899	8,33,71,49,341
Optimal traffic capacity (TEUs)	19,92,900	23,91,480
Consolidated tariff per TEU (Rupee)	3,692	3,486

The capital cost includes estimated capital cost of equipments. The estimated capital cost of equipments is a product of number equipments as per norms multiplied by cost of such equipments as per independent estimate.

- (vii) The JNPT has furnished draft Scale of Rates for container handling charges, dwell time charges for containers and miscellaneous charges for containers. The following table shows annual revenue requirement across three major tariff categories based on its independent estimate of optimal capacity:

Tariff group	% of revenue allocated	Absolute annual revenue requirement (Rupee)	Equivalent unit revenue per TEU (Rupee)
Container handling charges	90%	7,50,34,34,407	3,138
Ground rent charges	7%	58,36,00,454	244
Miscellaneous charges	3%	25,01,14,480	105
Total	100%	8,33,71,49,341	3,486

2.2. It has been stated that any new terminal operator selected to develop a project on a Design, Build, Fund, Operate and Transfer (DBFOT) basis at JNPT shall have to construct the super structure as well as carryout basin dredging in front of the berth. The JNPT in its letter dated 27 August 2008 had proposed a rate of Rs.0.00488 per GRT per hour as the berth hire charges. Subsequently, the JNPT vide its letter dated 14 October 2008 furnished a revised calculation showing a rate of Rs.2.62 per GRT per hour as the berth hire charges. The workings for the Berth hire charge as given by JNPT in its letter dated 14 October 2008 is given below:

No.	Components	Amt. in Rs.
1	Berth Construction Cost	515,71,63,142
2	Dredging	48,84,31,386
	Total Capital cost (1 + 2)	564,55,94,528
3	Return @ 16% on Capital Cost	90,32,95,124
4	Operating cost	
	- Maintenance	5,15,71,631
	- Insurance	5,64,55,945
	- Depreciation	18,85,62,857
	(Total of 4)	29,65,90,434
5	Annual Revenue Requirement (ARR) (3+4)	119,98,85,558
6	Total GRT of Vessels expected at Optimal Capacity	40,099,995.54
7	ARR to be recovered from each GRT in Rs.	29.92
8	Average GRT per vessel	24863
9	No. of vessels to be handled in a year	1613

No.	Components	Amt. in Rs.
10	No. of Vessels to be handled every day (assuming 365 days of operation)	4.42
11	No. of Vessel to be handled by each berth every day (considering 3 berths)	1.47
12	Total berth hours available in a day (considering 70% berth occupancy) for handling vessel	16.80
13	Total hours spent by a vessel in a berth i.e. Total hours spent by each GRT in the terminal	11.40
14	Berth hire charge per GRT per hour (5 / 13) in Rupees	2.62

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the JNPT was forwarded to the potential bidders or short listed bidders as per the list furnished by JNPT and also to the concerned user organizations for their comments. The comments received from some of the potential bidders and the user organisations were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has furnished its observations on the comments of the potential bidders and user organizations.

4. On a preliminary scrutiny of the JNPT proposal, the JNPT was requested to furnish additional information / clarifications. The JNPT has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and the JNPT's response thereon are tabulated below:

Sr No	Queries raised by TAMP	Reply of JNPT
I.	General	
(i)	A copy of the feasibility study conducted by the port with reference to the proposed container terminal may be furnished.	JNPT is currently in the process of developing 2 terminals over the next 2-3 years. Since the tariffs would be applicable to all terminals in the next 5 years, instead of using the costs of a specific terminal for tariff calculation, it was proposed that the specifications and facilities for a representative container terminal at JNPT be worked out. Such container terminal has been defined in the proposal. As this representative container terminal is essentially a hypothetical container terminal, no feasibility report has been prepared for it.
(ii).	The Report of the Consultant forwarded by JNPT under cover of its letter dated 27 August 2008 contains two set of alternatives for fixation of upfront tariff for a new container terminal at JNPT. As stated in the Consultant's Report, one set of calculation is based on the norms prescribed in the upfront guideline, whereas the second set seeks relaxation in the norms. The Scale of Rates proposed in the Report is based on the Annual Revenue Requirement arrived as per the second set of calculation. It is presumed that the JNPT endorses the second set of calculation contained in the Report of the Consultant.	The presumption is correct
(iii).	The proposal of the JNPT in reference is to fix upfront tariff cap for container terminal based on the proposed development of 1000 metres of quay. The JNPT may explain the rationale behind considering the quay length of 1000 metres as the configuration for a standard container terminal at JNPT.	The TAMP regulations require that the same tariff be applied to all container terminals built in the five year period after the application has been approved. A 1000 m quay is considered as an optimal quay length for handling 3 reasonably sized vessels of about 250-300 m each at a time. Hence this quay length has been considered.

(iv).	It may be confirmed as to whether the basic features and the terms of concessions applicable to the project of development of 1000 metres of quay will be similar to the future container handling projects at JNPT.	The basic features of the Project are likely to remain the same. However, the specific parameters like quay length, area of reclamation etc. may differ from Project to Project. The terms of the Concession Agreement may change depending upon the guidelines from the Ministry from time to time.																																																					
(v).	It may be confirmed whether the reclamation of land envisaged for the project of 1000 metres of quay length will be a feature for the future container handling projects also.	All the Projects envisaged in JNPT within the next 5 years will require reclamation of land.																																																					
(vi).	The proposal of the JNPT in reference is to fix upfront tariff cap for container terminal based on the proposed development of 1000 metres of quay. In this context, it may be noted that the tariff cap to be prescribed by this Authority would be applicable to all the projects to be bid out for container handling operation at the JNPT during the next five years.	Noted.																																																					
(vii).	(a) 100 hectares of land is considered as storage and backup area for the Terminal. It may be clarified and established as to whether area of 100 hectares is the standard followed by the International Container terminals for a terminal having quay length of 1000 metres.	<p>The backup area of 100 ha for the proposed terminal is proposed to be utilized as follows:</p> <table><tr><th>S No</th><th>Particulars</th><th>Area (In Ha)</th></tr><tr><td>1</td><td>Storage Yard</td><td>50</td></tr><tr><td>2</td><td>Parking area and other internal roads</td><td>20</td></tr><tr><td>3</td><td>Rail Terminal</td><td>15</td></tr><tr><td>4</td><td>Concrete Pavement, RTG tracks and other crossovers</td><td>6</td></tr><tr><td>5</td><td>Landscaping</td><td>9</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>100</td></tr></table> <p>The back up area and the quay length of the terminals at JNPT are as follows:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Area (in Ha)</th><th>Quay Length (in metres)</th></tr><tr><td>1</td><td>JNPCT</td><td>58</td><td>680</td></tr><tr><td>2</td><td>NSICT</td><td>34</td><td>600</td></tr><tr><td>3</td><td>GTIPL</td><td>64</td><td>712</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>156</td><td>1992</td></tr></table> <p>The area provided above does not include any area for parking and roads to the Parking area. As there is limited space available for parking for the traffic coming to the proposed terminal, it is proposed that a separate parking area shall be provided by the proposed terminal within the reclamation area, which shall be outside the custom bound area. Therefore, in order to draw a comparison with the existing facilities the parking area requirements in the proposed terminals will have to be excluded.</p> <table><tr><th></th><th>Proposed Terminal</th><th>Existing at JNPT</th></tr><tr><td>Backup Area (in Ha)</td><td>100-20=80</td><td>156</td></tr><tr><td>Quay Length (metres)</td><td>1000</td><td>1992</td></tr><tr><td>Quay length/ Back up area</td><td>1000/80 = 12.5</td><td>1992/156= 12.77</td></tr></table> <p>Thus, the estimates assumption is broadly in line with the existing parameters.</p>	S No	Particulars	Area (In Ha)	1	Storage Yard	50	2	Parking area and other internal roads	20	3	Rail Terminal	15	4	Concrete Pavement, RTG tracks and other crossovers	6	5	Landscaping	9		Total	100	Sl. No.	Particulars	Area (in Ha)	Quay Length (in metres)	1	JNPCT	58	680	2	NSICT	34	600	3	GTIPL	64	712		Total	156	1992		Proposed Terminal	Existing at JNPT	Backup Area (in Ha)	100-20=80	156	Quay Length (metres)	1000	1992	Quay length/ Back up area	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77
S No	Particulars	Area (In Ha)																																																					
1	Storage Yard	50																																																					
2	Parking area and other internal roads	20																																																					
3	Rail Terminal	15																																																					
4	Concrete Pavement, RTG tracks and other crossovers	6																																																					
5	Landscaping	9																																																					
	Total	100																																																					
Sl. No.	Particulars	Area (in Ha)	Quay Length (in metres)																																																				
1	JNPCT	58	680																																																				
2	NSICT	34	600																																																				
3	GTIPL	64	712																																																				
	Total	156	1992																																																				
	Proposed Terminal	Existing at JNPT																																																					
Backup Area (in Ha)	100-20=80	156																																																					
Quay Length (metres)	1000	1992																																																					
Quay length/ Back up area	1000/80 = 12.5	1992/156= 12.77																																																					

	<p>(b). The JNPT may furnish details of the actual area of land available for use and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at its container terminal. Similar details may be furnished in respect of the other two existing container terminals operating at JNPT.</p>	<p>The total backup area for JNPCT is 58 hectares. The breakup is as given below:</p> <p>Storage area - 42 ha (including RTG tracks and crossovers)</p> <p>Rail terminal area - 4.6 ha</p> <p>The total backup area available at the private terminals at JN Port viz., NSICT is 34 hectares and GTIPL is 64 hectares (including 18 ha under reclamation). The breakup of the Backup area is not available. At all terminals of JNPT, the parking area is not provided in the backup area. It is provided outside the custom bound area at various locations.</p>
	<p>(c). The JNPT proposes to utilize an area of 51 hectares of land towards auxiliary facilities. This utilisation of 51% of land for auxiliary facilities may be justified keeping in view the actual utilisation of land towards auxiliary facilities at the container terminal operated by JNPT and by the private operators at JNPT.</p>	<p>The items considered under auxiliary facilities are not necessarily auxiliary in nature. Area for rail terminal and the area considered for RTG tracks and crossovers are generally considered as a part of stacking area. A clear distinction has been brought out here for clarifying the utilisation of the backup area. For JNPCT, the storage area + RTG tracks works out to 42 ha out of a total of 58 ha. This total does not include parking area. This gives a utilisation factor of $16/58=27.6\%$. For the proposed terminal the comparable utilisation factor works out as $(\text{Landscaping} + \text{rail terminal}) / (\text{Total backup area less parking area})$. This gives a utilisation factor of $25/80=31\%$. It is slightly higher on account of some area being kept for an unexpected surge in container traffic.</p>
	Yard Capacity:	
(i).	<p>The parameters considered for calculation of area of 17.5 m² for one ground slot may be intimated along with the basis for the values attached to the parameters considered in the calculation.</p>	<p>A ground slot holds one TEU. The dimension of a TEU is 20ftX8ft= 160 sq. ft., which works out to an area of 14.86 sq.m. For ease of operation, avoiding damage to the containers and for safety purposes some clearance is provided between consecutive slots. Hence the area works out to 17.5 sq m per slot.</p>
(ii).	<p>The additional area of 17.5 m² per each slot towards provision of area required for movement of container handling equipments may be justified.</p>	<p>Additional area is required for ease of movement of TTs, RTGCs and for smooth operation. This is as per the international standards.</p>
(iii).	<p>The analysis done by JNPT to arrive at the total ground slots of 14000 TEUs may be furnished.</p>	<p>The area per ground slot has been worked out at 35 sq m. Considering 35 sq. m, the total no of ground slot works out to approx. 286 slots per hectare. Considering a stacking area of 49-50 ha, a total of about 286X49~14,000 slots are needed.</p>
(iv).	<p>The JNPT has considered the average stack height at 3 as against the norm of 2.5 on the ground that international container ports are operating at the average stack height of 3. In this context, the JNPT may furnish the actual stack height of containers that prevailed at JNPT container terminal</p>	<p>Stack height depends on the type of equipment to be used and its specifications. For an RTGC having 1+5 specification, an average of 3 is considered most suitable. For the proposal we have considered RTGCs having 1+5 specification hence we have considered an average stack height of 3. The</p>

	and the private terminals at JNPT during the last three years.	actual stack height prevailing at JNPT and the private terminals at JNPT is as follows:																																
		<table><tr><th>Terminal</th><th>Stack Height</th></tr><tr><td>JNPCT yard</td><td></td></tr><tr><td>- Gravel bed & Import yard</td><td>4</td></tr><tr><td>- ICD & Empty container yard</td><td>3</td></tr><tr><td>- Reefer yard</td><td>2</td></tr><tr><td>- ODC yard</td><td>1</td></tr><tr><td>NSICT</td><td>4</td></tr><tr><td>GTIPL</td><td>4.5</td></tr></table>	Terminal	Stack Height	JNPCT yard		- Gravel bed & Import yard	4	- ICD & Empty container yard	3	- Reefer yard	2	- ODC yard	1	NSICT	4	GTIPL	4.5																
Terminal	Stack Height																																	
JNPCT yard																																		
- Gravel bed & Import yard	4																																	
- ICD & Empty container yard	3																																	
- Reefer yard	2																																	
- ODC yard	1																																	
NSICT	4																																	
GTIPL	4.5																																	
(v).	The JNPT may furnish the container mix viz., foreign containers, transshipment containers, costal containers and others (Over dimensional and hazardous), for operating at the optimal capacity. The break-up in terms of loaded containers, empty of containers and reefer containers under each of the above category of containers may also be furnished.	<p>The JNPT has furnished the numbers and types of containers handled at JNPCT, NSICT and GTIPL giving breakup of containers as Import, Export, Transshipment, ICD, Normal, Reefer, 20', 40' and above 40'.</p> <p>(No. of containers)</p> <table><tr><th></th><th>JNPT</th><th>NSICT</th><th>GTIPL</th></tr><tr><td>Total</td><td>939857</td><td>1080424</td><td>933275</td></tr><tr><td>20'</td><td>65.84%</td><td>60.42%</td><td>61.68%</td></tr><tr><td>40'</td><td>34.01%</td><td>39.58%</td><td>38.32%</td></tr><tr><td>Above 40'</td><td>0.15%</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Import</td><td>44.89%</td><td>49.67%</td><td>45.58%</td></tr><tr><td>Export</td><td>46.81%</td><td>44.77%</td><td>45.85%</td></tr><tr><td>Normal</td><td>96.89%</td><td>97.95%</td><td>97.89%</td></tr></table>		JNPT	NSICT	GTIPL	Total	939857	1080424	933275	20'	65.84%	60.42%	61.68%	40'	34.01%	39.58%	38.32%	Above 40'	0.15%	-	-	Import	44.89%	49.67%	45.58%	Export	46.81%	44.77%	45.85%	Normal	96.89%	97.95%	97.89%
	JNPT	NSICT	GTIPL																															
Total	939857	1080424	933275																															
20'	65.84%	60.42%	61.68%																															
40'	34.01%	39.58%	38.32%																															
Above 40'	0.15%	-	-																															
Import	44.89%	49.67%	45.58%																															
Export	46.81%	44.77%	45.85%																															
Normal	96.89%	97.95%	97.89%																															
III	Capital Cost																																	
(1).	Civil Cost																																	
(i).	(a).JNPT is requested to furnish rate analysis in support of the unit rates considered for estimating each component of civil cost along with budgetary quotation wherever obtained.																																	
	(b). In respect of other item of civil construction cost, namely "electrical works" JNPT has estimated a sum of Rs.53.655 crores on lump sum basis. Likewise, JNPT has estimated Rs. 50 lakhs towards mobilization and de-mobilization on lump sum basis under head of "miscellaneous". The estimated cost may be supported with budgetary quotations.	<p>The figures presented are estimates based on costs incurred at various port terminals in recent times. eg Pipavav Port. Better estimates can be arrived at only on carrying out Engineering and design.</p>																																
(ii).	For each component of civil construction cost viz., Basin Dredging, Construction of quay, container yard, buildings, Electrical works and Miscellaneous, JNPT has estimated expenditure towards Miscellaneous items, general items and other items as a percentage of estimated base cost. Such expenditure normally constitutes 4% to 5% of the estimated base cost. However, in the case of buildings and Electrical works, this estimate works out to around 14% and around 7% respectively. Please clarify the reasons for the higher level of estimates considered for Building and Electrical works.	<p>The higher percentage towards Miscellaneous, general and other items is considered for Building and Electrical works on account of the high degree of variance and volatility seen in such costs in the past. A higher percentage helps address the high level of uncertainty associated with such costs.</p>																																
(iii).	Capital cost for development of auxiliary facilities like internal main roads, internal rail lines & green belt has been considered	<p>The internal roads considered under the head of container yard refer to the internal roads within the container yard. The internal roads</p>																																

	under "miscellaneous" items of capital cost. Reasons for consideration of internal roads again in estimation of pavement cost under the head of "container yard" may be clarified.	considered under the head miscellaneous items refer to other internal roads which are outside the container yard but within the terminal premises.
(iv).	The head of "Miscellaneous" also includes estimates for 'other miscellaneous' expenditure to the tune of Rs. 5 crores. Please list out the items of expenditure considered in the estimate of Rs. 5 crores.	This is an estimate to account for other unforeseen items that may not have been estimated at this stage.
(2)	Equipment cost:	
(i).	The unit cost considered by JNPT for estimation of the equipment cost is seen to be updated reportedly based on the guide prices. The JNPT is requested to furnish budgetary quotations in support of the unit cost considered in the estimate. Please confirm whether the applicable taxes and duties are included in the estimated unit cost.	<p>The JNPT has furnished copies of the Budgetary quotations for cost of RMQC, RMGC and RTG. The unit cost considered includes customs duty under EPCG license. (The unit cost for RMQC as shown in the Quotation is US\$ 92.49 lakhs. It appears that JNPT has considered an exchange rate of Rs.42.84 per US\$ and a Customs duty of 3%. However, the cost as worked out by JNPT in the quotation is Rs.42.84 Crores, whereas as per the details given by JNPT it works out to Rs.40.81 crores. The cost of each RMQC considered by JNPT in its proposal is Rs. 43 Crores.</p> <p>The unit cost for RMGC as shown in the Quotation is US\$ 44.77 lakhs. It appears that JNPT has considered an exchange rate of Rs.39.39 per US\$ and a Customs duty of 3%. However, the cost as worked out by JNPT in the quotation is Rs.18.65 Crores, whereas as per the details given by JNPT it works out to Rs.18.16 crores. The cost of each RMGC considered by JNPT in its proposal is Rs. 15 Crores.</p> <p>The unit cost for RTG as shown in the Quotation is US\$ 14.98 lakhs. The JNPT does not appear to have worked out the rate in Rupees. However, by adopting an exchange rate of Rs. 42.84 per US\$ and Rs. 39.37 per US\$ and by considering the customs duty at 3% the capital cost of RTG works out to Rs. 6.61 Crores and Rs. 6.08 Crores respectively. The cost of each RTG considered by JNPT in its proposal is Rs. 7.50 Crores.)</p>
(ii).	In estimation of capital cost of quay cranes, the cost of super post panamax quay cranes has been considered. Considering deployment of the super post panamax quay crane and taking into account 10 tractor trailers for each quay crane, the productivity of quay crane in items of moves per hour considered at 25 in optimal quay capacity estimation may be reviewed.	Comments on productivity have been provided in the report supporting the tariff application. The usage of Super post panamax cranes aids in quickly turning around larger sized vessels. However over a long term, with more competition in the Port sector the average productivity is expected to be in the range of 25 moves per hour which is recommended by TAMP in its guidelines.
(iii).	(a). The JNPT has apportioned the IT Cost and Other Capital cost to the base civil cost and equipment cost and has worked out a revised civil cost and equipment cost. The	Borrowing/financing costs are incidental costs for incurring the capital expenditure required for the Project. Hence, as per the accounting standards, these costs are apportioned into all

	JNPT may explain the basis adopted for such apportionment.	other heads.
(iv).	The JNPT has estimated depreciation at the rate of 10.34% and 3.34% on the revised equipment cost and revised civil cost respectively. The depreciation rate prescribed in the Companies Act for IT system is 16.21%. The estimated depreciation may be reviewed.	The same has been rectified.
IV	Operation Cost:	
(1).	Power & Fuel:	
(i)	The JNPT has considered power consumption of 13.21 KWH per TEU as against the norm of 8 KWH/ TEU. The approach adopted by JNPT is based on the actual power consumption of the adjoining container terminals at JNPT. The average power consumption is based on consumption measured for a short period of six months. It is seen that the power consumption adopted by JNPT is around 65% more than the norm prescribed which is on the higher side. Further, the power consumption adopted by JNPT is more mainly on account of handling more reefer containers by GTIPL. The position may be reviewed based on long term average and with reference to the equipment and design considered to capacity estimation and the estimate of power consumption may be modified suitably.	Handling of more reefer containers by GTIPL pushes up the average power consumed. However, it may be noted that the TAMP guideline of 8 units/TEU is the consumption seen in RMQC alone. Additionally, power is consumed in operation of RMGCs and for illumination of the terminal. The calculations have been reworked without considering the power consumed by GTIPL. Hence the average power consumed has been worked out as the average of the power consumed at NSICT and JNPCT. The average comes out to be 12 units/ TEU, which may taken into account..
(ii).	(a). The proposal assumes that the entire 100 hectares of area has to be reclaimed and that JNPT shall charge the lease rentals applicable for undeveloped area as per its Scale of Rates. Please clarify the reasons of treating reclaimed land (done at users cost) at par with undeveloped land. Also confirm whether the proposal to levy the license fee prescribed for undeveloped land in the Scale of Rates of the JNPT on the land to be reclaimed is permissible under the existing notified Scale of Rates of the JNPT.	<p>A specific rate for reclaimed land was worked out for GTI. The rate is 178.91/sq.m/year for the financial year 2009-10. The report has been revised considering the new rates.</p> <p>Subsequently, the JNPT vide its letter dated 19 February 2003 furnished calculations for the rate of lease rental considered by it to estimate the lease rentals, which are summarised below:</p> <p>(i). License fee of Rs.11.13 per sq. mtr. per month for the year 2003-04 as per the Scale of Rates of JNPT escalated at 5% per annum works out to Rs.14.20 for the year 2008-09 and Rs.14.91 for the year 2009-10.</p> <p>(ii). Considering the rate of Rs.14.20 for 8 months for the year 2008-09 and Rs.14.91 for 4 months for the year 2009-10, the rate $[8 \times \text{Rs.}14.20 + 4 \times \text{Rs.}14.91 = 1173.24]$ of Rs.14.43</p> <p>12 per sq. mt. per month was considered in raising the yard bill for Rs.34500929 for water area of 199108 sq. mtr. against the GTIPL for</p>

		<p>one year.</p> <p>(iii). Water area was handed over to GTIPL without development cost. As per the Scale of Rates of JNPT, the rate for developed area was Rs.21.50 per sq. mtr per month with 5% annual escalation. The cost of development for the water area was Rs.3135.728 lakhs.</p> <p>(iv). The rate of Rs.14.91 per sq. met. per month for the year 2009-10 is adopted for calculation of licence fee in the present proposal.</p>
	(b). Please intimate the existing arrangement followed for levy of license fee on the reclaimed land in respect of other private container terminals at JNPT quoting the reference to the provisions of Scale of Rates and copy of latest bills raised in this regard may be furnished.	A specific formula was derived for charging lease rentals for GTI. The JNPT has furnished a Copy of the yard bill dated 8 August 2008 to GTIPL showing an amount of Rs.31.36 crores as the lease rental to GTIPL for the period from August 2008 to July 2009. The lease rentals include the service tax and education cess etc.
V	Operating cost for the berthing activity:	
	Section 4.4 prescribes a norm of 1% of the aggregate of berth construction cost and dredging cost alongside the berth, as maintenance charges. However, the JNPT has excluded dredging cost for calculation of maintenance charges. The estimated maintenance charges may be revised in the light of the guideline.	Maintenance dredging operation is proposed to be carried out by JNPT, hence the relevant maintenance dredging cost is not being incurred by the Private operator. Hence this cost has been excluded for the purpose of calculation of Berth Hire Charges to be recovered by the Private operator.
VI	Scale of Rates:	
(i).	<p>The draft Scale of Rates may have to be drawn up by iteration taking into account the capacity mix, the tariff structure and the pattern of various services offered by JNPT at its terminal as the base so as to achieve the Annual Revenue Requirement. Therefore, the draft Scale of Rates for levy of container handling charges, ground rent charges and miscellaneous charges to meet the Revenue Requirement may be drawn up considering the following :</p> <p>(a). Capacity mix of the proposed optimal capacity.</p> <p>(b). The pattern of services and facilities offered at the existing container terminal operated by JNPT may be taken as the base and may be scaled up to the optimal capacity assessed for the proposed container terminal.</p>	<p>The scale of rates has been derived through an iterative process considering all the factors mentioned herein.</p> <p>The JNPT has furnished a draft Scale of rates prescribing rates and the governing conditionalities.</p>
	(c). The existing Scale of Rates for similar services offered by the JNPT at its existing terminal may be taken as the base.	

	(d). The new Scale of Rates may be derived by iteration taking the scaled up pattern of services and facilities and the existing Scale of Rates for similar services offered at its terminal to arrive at the Annual Revenue Requirement.	
(ii).	The proposed draft Scale of Rates furnished by JNPT does not prescribe conditionalities governing the levy of the rates. The JNPT is requested to furnish a draft Scale of Rates along with the conditionalities governing the levy of the rates. Common definitions and general terms and conditions may also be incorporated in the draft Scale of Rates.	Conditionalities have been inserted in the SOR as per JNPT existing scale of rates.
(iii).	It is seen that JNPT has proposed two alternative draft Scale of Rates for levy of storage charges. The first option proposes less number of slabs as compared to the second option which proposes a higher number of slabs. Significantly, the proposal mentions about the difficulties in implementing the second option. The JNPT is requested of propose a specific slab structure for levy of storage charges.	JNPT is recommending the 2nd option for consideration for scale of rates.
(iv).	<p>Based on the parameters relating to Trade Share and GRT of vessels as given by JNPT, the weighted average GRT of vessels works out to 35,090 as against 24,863 considered by JNPT. Similarly, the average hours spent by a vessel at berth works out to 21.18 hours by considering 25 moves per hour per crane and a utilisation factor of 70% as against 11.40 hours considered by JNPT. Thus, the total GRT hours works out to 1198874760 hours. Considering this total GRT hours, berth hire per GRT per hour works out to Rs.1.0009 to achieve the Revenue Requirement of Rs.119.99 crores (as estimated by JNPT) from levy of berth hire. Therefore, the JNPT is requested to review its calculation of rate of berth hire and revise the rate of berth hire by considering the following parameters :</p> <p>(i). Average GRT of Vessels (ii). Average Parcel size (iii). Ship day output (iv). Average hours at berth $(24 \times (ii) / (iii))$ (v). Average GRT hours per vessel $(i \times iv)$ (vi). Expected number of vessels (vii). Total GRT hours $(v \times vi)$ (viii). Revenue Requirement (ix). Berth hire per GRT per hour $(viii / vii)$.</p>	(The details furnished by JNPT show that it has maintained the weighted average GRT at 24864 earlier stated by it in its original proposal. Port has not reviewed the proposed berth hire charges considering the parameters suggested by us).

5. The unit revenue proposed by JNPT in its initial proposal and those as per the revised calculations furnished by JNPT is tabulated below:

(Rs. per TEU)			
Sr. No.	Item	As per initial calculation	As per revised calculations
(i).	Container handling charges	3138	3098
(ii).	Ground rent charges	244	241
(iii).	Miscellaneous Charges	105	103

6. A joint hearing in this case was held on 18 February 2009 at the Office of the Authority. At the joint hearing, the JNPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, JNPT and the concerned users / user organizations and the short listed bidders made their.

7. The proceedings relating to consultations in this case are available on the records at the office of this Authority. An except of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix upfront tariff cap for container handling at the JNPT at the Terminals to be developed on Public Private Partnership (PPP) basis. The proposal is based on the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways in February 2008.

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports of February 2008, the tariff caps to be prescribed now would be applicable to all the projects to be bid out for container handling at the Jawaharlal Nehru Port during the next five years. It is noteworthy that the JNPT is well aware of this position.

- (ii). Citing the two container terminal projects to be awarded by JNPT in near future and more particularly, the differences in their size and order of investment, the prospective bidders and some users who are consulted, are split in their views on which of the projects should form the basis for tariff fixation. JNPT has, however, correctly maintained the position envisaged by the Guidelines and formulated its proposal based on a representative container terminal with 1000 mtr quay length. JNPT confirms that the representative container terminal captures all the essential features and requirements of any container terminal to be developed at the Port and the unit cost considered will not significantly vary between projects. Since the upfront tariff cap to be fixed primarily relies on unit cost of various items of expenditure and the tariff set is for unit handling, this Authority is inclined to rely upon the operational and technical judgement of JNPT in choosing a representative container terminal for this exercise. The guidelines categorically require tariff to be set generally for the port as a whole on a normative basis and not with reference to a particular project.

The underlying objective behind this stipulation in the guidelines is perhaps that the bid values will adjust the peculiarities of a specific project. From the point of view of reasonableness, as it can be seen from the analysis, the upfront tariff caps fixed based on the representative container terminal is liberally comparable with the existing tariff at the container terminals of JNPT.

- (iii). The JNPT has in general complied with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc, dated 26 February 2008. Deviations from the guidelines proposed by the JNPT in some of the parameters are, interalia, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:(a). Optimal quay capacity:

- (i). Considering 12 quay cranes on the basis of one quay crane for every 83.33 meters of quay length, the JNPT has assessed the quay capacity at 23,91,480 TEUs. The DPW and GTIPL have sought to argue that the optimal quay capacity should be pegged at 19,92,900 TEUs following the norm of one quay crane for every 100 meters of quay length prescribed in February 2008 guidelines. As per their argument, the proposed container terminal can have a maximum of 10 quay cranes instead of 12 quay cranes considered by the JNPT. The Vadinar Oil Terminal (VOT) has expressed doubts on the feasibility of deploying 12 cranes in the container berth. GTIPL has also referred to some of the selected international terminals to support its argument of restricting the number of quay cranes to 10 @ one per every 100 mtrs of quay length. JNPT is the premier container handling port in the country with its three existing terminals handling more than 50% of the country's container throughput. Instead of going by the position obtaining at distant international ports, if one takes into account the deployment pattern at JNPT, it will clearly show that the modification to the norm proposed by JNPT is for better utilisation and is feasible and achieved already in this country. Reportedly, quay length per quay crane at JNPT, NSICT and GTIPL is 85 mtrs, 75 mtrs and 89 mtrs respectively which fully justifies the proposed level of 12 cranes per 1000 mtrs to be considered in this exercise. The modified level is not only feasible as demonstrated by the existing terminals at JNPT but also required to improve the capacity in order to narrow the gap between the quay and yard capacities which, if not done in this exercise, will only go to artificially push up the tariff while the reality at the operating stage later would be different. Due regard should also be had to the point made by JNPT about recognising the possible developments towards betterment likely to take place over the next 30 years, the period for which the tariff to be fixed now will be in force at the terminal subject to annual escalation. This Authority is, therefore, inclined to accept the modification to the norms suggested by JNPT and consider the capacity calculated based on the independent assessment made by JNPT.

Clause 3.2 of the guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions

- (ii). Applying the norm for the productivity of the quay crane at 25 moves per hour, TEU to boxes ratio, the number of days of the working in a year and formula for estimation of quay capacity prescribed in the guidelines, the optimal quay capacity is estimated at 23,91,480 TEUs per annum for the proposed container terminal.

(b). Optimum yard capacity:(i). Ground slots:

Out of the total area of 100 hectares of land earmarked for the terminal, 49 to 50 hectares of area would be reportedly available for storage of containers after providing area for auxiliary facilities like parking area and internal road, rail terminal, tracks and cross-overs and land for green belt and any unexpected surge in container volume.

The port has considered the total ground slots of 14000 as against the norm of 720 TEUs per hectare prescribed in the guidelines. The port has clarified that it has considered modification to the norms after giving due regard to the area required by a standard container, requirement of some space between consecutive container slots for safety reasons and

the additional area required for movement of container handling equipments. The approach adopted by JNPT in calculation of container ground slots, particularly the requirement of additional space to be provided for easy movement of container handling equipments is reportedly as per the international standards. The position reported by JNPT is relied upon as even at the scaled down parameter, the quay capacity will remain as the limiting factor in this case to determine the overall optimal capacity.

(ii). Average stack height:

The upfront tariff guidelines take into consideration an average stack height of 2.5. The proposal, however, considers the stacking height of 3 for determination of optimal yard capacity. The stack height at the other private container terminals at JNPT is in the range of 4 to 4.5 as reported by JNPT. Further, the JNPT has considered in its capital cost estimates, the cost of the handling equipment capable of achieving the proposed 3 high stake height. The average stack height of 3 considered by JNPT is, therefore, relied upon in this analysis.

(iii). Average dwell time:

The upfront tariff guidelines specify average dwell time of export containers at 4 days and for import containers at 2 days, which is considered by JNPT.

The port has considered the export / import ratio at 50:50 based on the existing pattern of trade and the average dwell time works out to 3 days.

- (v). The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and the modified parameters considered works out to 27,51,538 TEUs. As stated earlier, the assessed optimal quay capacity is 23,91,480 TEUs. As per Clause 3 of the guidelines of February 2008, the optimal capacity of the terminal is the lower of the optimum quay and stack yard capacities. The optimal capacity of the container terminal is, therefore, pegged at 23,91,480 TEUs being the lower of the optimal quay and yard capacities.

(vi). Capital cost:

The total capital cost of the container terminal to achieve the optimal capacity of 2.39 million TEUs is estimated at Rs. 2641.19 Crores of which Rs. 564.56 Crores is allocable to berthing activity and Rs. 2076.63 Crores is estimated for container handling services as explained below:

(A). Berthing activity:

Norm for calculation of berth hire has not been specifically incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for container terminals. This Authority has already recommended to the Government to follow the same methodology prescribed for iron ore, coal, multipurpose cargo and liquid bulk handling berths set out in the guidelines for this category also. As per the guidelines for above said terminals, the capital cost under berthing activity will comprise cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth as per the estimates by the Port Trust.

The estimated capital cost of the berth comprises Rs. 515.72 Crores being the cost of construction and Rs. 48.84 Crores towards cost of dredging alongside the berth.

- (B). Cargo handling activity:
- (i). Civil Cost:
The upfront tariff guidelines specify to rely upon the estimates of the port for civil cost necessary for achieving the optimal terminal capacity. Though the documentary proof for the unit rates considered for estimating the civil cost is not furnished, the JNPT has confirmed that the estimates are based on the costs incurred at other ports recently. The estimated capital cost for civil works includes estimated cost for reclamation of land. The JNPT has confirmed that all projects envisaged in the next five years will require reclamation of land. The DP World and GTIPL have questioned the reasonableness of the estimated capital cost for civil works. At the joint hearing, the JNPT has confirmed that the estimated civil costs are based on the updated market rates and are realistic. The civil cost estimates include provision for miscellaneous items and contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates. The estimation of civil cost made by the JNPT at Rs. 921.54 Crores is relied upon.
- (ii). Container handling equipment cost:
- (a). As has been mentioned earlier, the JNPT has proposed 12 quay cranes for the container terminal to achieve the optimal capacity of 2.39 million TEUs. Considering the deployment of 12 quay cranes, the number of Rubber Tyred Gantry Cranes and Reach Stackers / top lift truck considered by JNPT for estimating container handling equipment cost is in line with the normative level of equipment prescribed in the guidelines.
- (b). The guidelines stipulate deployment of one Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) for handling 6 rakes per day. The JNPT has estimated that around 30% of the estimated total traffic will be moved by rail. That being so, around 24 rakes may be required per day for which four number of RMGCs are provided for.
- (c). Going strictly by the guidelines, the requirement of tractor trailers will be 72 tractor trailers for 12 number of quay cranes, at the rate of 6 for one RMQC. The JNPT has estimated 10 tractor trailers for each RMQC based on the prevailing operating standards at the existing container terminals at JNPT. Looking to the current deployment of tractor trailers (17 per RMQC) at the container terminal operated by the JNPT and 14 tractor trailers per RMQC reported by GTIPL, the estimate of 120 tractor trailers for 12 RMQCs reflects the prevailing conditions at the JNPT, and hence is accepted. As stated by GTIPL, the tractor trailers may be required not only for quay-side operations but also for rail-side operations, yard operations and inter terminal movements.
- (d). The JNPT has substantiated the estimated capital cost of the equipments with copies of budgetary quotations. The exchange rate applied by JNPT for conversion of budgetary quotations in US \$ is Rs.42.84 in the case of RMQCs and Rs.39.39 for RMGCs. The unit rates of RMQC and RMGC considered by JNPT are relied upon subject to updating the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The budgetary quotations furnished by the JNPT in US \$ term are converted into Rupee terms applying the exchange rate of 1 US \$ = Rs.47.81 prevailing at the end of the year 2008. This approach is adopted recognising the facts that other cost estimates are at the 2008 price level and the annual escalation of tariff will be with reference to the base of 2008. The customs duty at 3% of the estimated capital cost of RMQC and RMGC as per the duty rate adopted by JNPT is considered. The unit cost of RMQC and RMGC are taken at Rs.44.61 crores and Rs.22.05 crores respectively in this analysis. Following the same

approach, the estimated unit cost of RTG is considered at Rs.7.38 crores.

- (e). No documentary evidence to support the estimated cost of reach-stackers and tractor trailers has been furnished by the port despite a request made in this regard. The estimated cost of reach-stackers and tractor trailers as furnished by the JNPT are relied upon.

- (f). The revised container handling equipment cost subject to the updation explained above works out to Rs.975.68 Crores as against Rs. 932.60 Crores estimated by the JNPT.

- (iii). IT system cost and other cost:

The capital cost for IT systems and other items are estimated at 2% and 10%, respectively, as per the norms prescribed in the guidelines, of the sum of the civil cost and container handling equipment cost as explained in the preceding paragraph.

- (iv). Based on the above analysis, the aggregate capital cost works out to Rs.2124.89 Crores as against Rs. 2076.64 Crores estimated by the JNPT.

- (vii). The Return on capital employed at 16% on the modified capital cost of Rs.2124.89 Crores works out Rs.339.98 Crores. The VOTL has stressed the need to increase the return on capital employed to 20% on the ground that the Prime Lending Rate (PLR) has increased from 10-11% when 16% ROCE was finalized. It is relevant here to mention that the rate of ROCE is reviewed by this Authority annually to factor the current market parameters and it is accordingly determined at 16% for the year 2008-09, which is uniformly allowed not only in the case of all major port trusts and private terminals but also in setting upfront tariff as per the Guidelines of 2008.

- (viii). Operating cost:

- (a). Proposing a deviation from the normative level of power consumption, JNPT has arrived at the total power cost on the basis of unit power cost on the basis of unit power consumption of 13.2 KWH per TEU which was subsequently modified to 12 KWH per TEU. The revised unit power consumption norm proposed to be adopted is based on the observed pattern at the existing terminals for the six month period January 2008 – June 2008. According to JNPT, the norm of 8 KWH per unit prescribed in the guidelines does not take into account the requirements other than the working of RMQCs.

In the light of the explanation offered by JNPT, this Authority is willing to consider a deviation from the norm of 8 KWH / hour set in the guidelines. The JNPT was advised by us to determine power consumption with reference to the equipment and facilities considered at the representative container terminal in reference. Such an analysis is not furnished. The measured data at the existing terminals are not for a longer period of time to even out seasonal and cyclic fluctuations. Besides, any new terminal to be set up is reasonably expected to bring in upgraded technology which, going by the current trend, will move towards greater energy efficiency. Factoring for this reasonable expectation, the measured average power consumption reported by JNPT based on the existing position needs to be scaled down. In the absence of any other structured analysis made available, a 10% reduction in the reported average consumption is effected on an adhoc basis and considered in the calculation of total power cost. The unit cost

of power at Rs.10.34 considered by the JNPT in its calculation is substantiated with documentary support.

- (b). Consumption of fuel is considered by JNPT in its proposal at 4 liters per TEU as per the consumption norms prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel is updated to Rs. 38.90 prevailing at the later part of the year 2008.
- (c). As per the norms repairs and maintenance cost is estimated 1% of the revised civil cost and 2% of the revised equipment cost. For this purpose, the JNPT has apportioned other capital cost to the civil cost and equipment cost on the ground that other costs mainly comprises of borrowing and financing cost and as per accounting standards, they have to be capitalized.
- (d). Insurance cost is considered at 1% of the revised gross value of fixed assets and other expenses at 10% of the revised gross value of fixed assets as per the norms prescribed in the guidelines.
- (e). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Accordingly, depreciation is computed at 3.34% on revised civil cost, 10.34% on revised container handling equipment and 16.21% on IT systems.
- (ix). Lease rental is estimated for a total area of 10,00,000 sq. meters of land. The entire 10,00,000 sq. meters of land is to be reclaimed.

The guidelines stipulate that the lease rental is to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned major port trust. As reported by JNPT, the port levies rentals for the water front area allotted to a private terminal (GTIPL), which is supported by documentary proof. Applying an escalation factor of 5% per annum on the rate of Rs. 14.20 per sq. meter per month for the year 2008-09, the port has derived a rate of Rs. 14.91 per sq. meter per month for the year 2009-10. This rate of Rs. 14.91 is considered by the port for calculation of lease rental estimates.

Recognizing that the representative container terminal considered in this exercise is to use the land of 10,00,000 sq meters by reclamation of water area, which incidentally is the position applicable to any terminals to come up at JNPT in the next 5 years, the unit rate for water front area already being levied by JNPT is taken for arriving at the lease rental payment. However, the rate considered by the JNPT is for the year 2009-10. Since the expenditure estimates for the proposed terminal are based on 2008 levels and escalation is to be allowed in tariff with reference to the WPI of 2008, it is appropriate to consider the rate of Rs. 14.20, which is the rate for the year 2008-09.

As an abundant measure of caution, it is made clear that the acceptance of the unit rate for waterfront area is limited to the estimation of rate for determination of lease rental in this case. This should not be construed as an incidental approval to the rate applied by JNPT to raise bill on the GTIPL for the water area, which, it appears necessary to be regularised by including in the approved Scale of Rates of JNPT.

- (x). As mentioned earlier, the norms for determination of capital & operating cost for berthing activity are not incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for the services rendered at the container terminal. The matter has already been referred to the Government and the response of Government is awaited. In the meanwhile, the guidelines prescribed for other terminals for calculation of berth hire applied in this case also. The guidelines in those cases require the

operating cost for berthing services to be estimated 1% of the berth cost. The JNPT has considered maintenance cost at 1% of the berth construction cost. The alongside dredging cost has not been considered for estimation of maintenance cost on the ground that JNPT will carry out the maintenance dredging.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of asset will depreciate due to wear and tear also cannot be denied. While fixing upfront berth hire for this position was recognized and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the Annual Revenue Requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation at 3.34% of the capital cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (xi). The statement for fixing upfront tariff submitted by JNPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as Annex-I.
 - (a). The total Annual Revenue Requirement for the container handling activity works out to Rs.837.16 Crores which is an aggregate of 16% return on capital cost (Rs.339.98 Crores) and operating cost (Rs.497.18 Crores).
 - (b). The guidelines require 90% of the ARR to be apportioned to handling charges, 7% towards storage charge and 3% to miscellaneous charge. Accordingly, Rs.753.44 Crores is to be realized from container handling charges, Rs.58.60 Crores from storage charge and Rs.25.11 Crores from miscellaneous charges to meet the total ARR of Rs.837.16 Crores.
 - (c). The total Annual Revenue Requirement for the berthing activity works out to Rs.120 Crores which is an aggregate of 16% return on capital cost (Rs.90.33 Crores) and Operating Cost (Rs.29.67 Crores).
- (xii).
 - (a). The guidelines do not prescribe any specific methodology for framing the Scale of Rates. The container handling charges include tariff items for various services. Further, the rates differ based on the type and size of containers.
 - (b). The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while recently setting upfront tariff for container handling at Tuticorin Port Trust.
 - (c). The JNPT has taken the existing Scale of Rates for its terminal as the base to arrive at the proposed Scale of Rates to meet the ARR. With respect to the four types of major container handling activities, namely, movement of containers from ship to Container Yard (CY), Yard to Container Freight Station (CFS), Yard to Railway Flat and Yard to Truck (direct delivery), the JNPT has assumed that the present container traffic mix in the port is likely to be replicated in the proposed standard container terminal.
 - (d). Taking into consideration the actual container mix for the year 2007-08 at container terminal of the JNPT, the port has proposed the container mix for the estimated optimal capacity of the container terminal.

Accordingly, applying the existing rates for container handling activity prescribed in the Scale of Rates of the JNPT for the said four activities, it is seen that the annual revenue works out to only Rs.559.41 crores as against the ARR for container handling activity at Rs.753.44 crores. This requires that the existing handling rates at JNPT are to be increased by 34.69% to meet the revenue target.

- (e). Miscellaneous charges are proposed to be recovered through services provided for reefer monitoring and connection, any additional services provided in the container yard for customs inspection, hatch cover opening and replacing, storage of uncleared goods, etc. The JNPT has not furnished working to verify whether the proposed rates will meet the estimated revenue requirement through levy of miscellaneous charges. Based on the revenue requirement of Rs.24.69 Crores estimated by JNPT and considering the revised revenue requirement of Rs.25.11 Crores, the proposed rates for such miscellaneous service is increased by 1.70%.
- (xiii). It may be noteworthy that some of the container related tariff items and berth hire for foreign going vessels are prescribed in dollar terms in a few existing terminals. It has already been decided in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated tariff is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year can not be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms in rupee denomination. Following from this decision, the dollar denominated container related tariff and berth hire in this case also are prescribed in rupee terms.
- (xiv). The revenue requirement from berthing service is estimated at Rs.120.00 crores (i.e. Rs.90.33 crores being 16% return on capital cost of Rs.564.56 crores and operating cost of Rs.29.67 crores) at the level estimated by the port.

For the purpose of deriving the unit rate of berth hire from the calculated annual revenue requirement from this activity, the JNPT has assumed six categories of ships depending on the LOA. For each category the proposal assumes average parcel size, average GRT and the share of container to be carried by ships falling under each category. While these basic assumptions are accepted in toto, the methodology adopted to derive unit rate appears to suffer from a logical defect. Since the berth occupancy for each category is basically a function of the ship output, it may not be correct to derive the rate based on a simple average. The berth occupancy for the different category of vessels needs to be determined separately as a vessel output and the parcel size vary considerably between the different categories. If the unit rate proposed by the JNPT is applied to individual category and the annual revenue requirement is calculated, it comes to Rs. 259.48 crores which is 116% higher than the required revenue of Rs.120.00 crores.

The calculation furnished by JNPT is modified to the extent of arriving at the GRT hours for individual category. For this purpose the number of RMQC, deployable which essentially determines the ship output, is considered at the optimum feasible level. The calculation sheet is attached as Annex-II. As it can be seen from the calculation sheet, the unit rate of berth hire will be Rs.1.232 per GRT per hour in case of foreign going vessel and Rs.0.739 per GRT per hour for coastal vessel. As has been mentioned earlier, it has already been decided that the upfront tariff will be denominated annually in rupee terms.

- (xv). Since the berth hire charges and container related charges are denominated in Indian rupees, the proposed conditionalities to convert dollar denominated berth hire charges and container related charges become infructuous and hence deleted. Likewise, the conditionality for regular review of exchange rate is also deleted.
- (xvi). Since the upfront tariff fixed is for handling containers, the proposed units like 1 tonne, 1 cubic metre, and 1000 litres for the purpose of calculating dues do not appear to be relevant and hence deleted.
- (xvii). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by operator is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.
- (xviii). As per Clause 3.8.5. of the guidelines, if any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority. Therefore, the proposed conditionality to refer to the Scale of Rates of JNPT for clarification in case of any doubt or ambiguity is deleted.
- (xix). Since the levy of Service Tax is governed by the relevant statute, the proposed conditionality governing levy of Service Tax is not included in the Scale of Rates.
- (xx). Some of the common condition stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users not requiring to pay charges for delays beyond reasonable level, stoppage of berth hire after the vessel signaling readiness to sail, non-accrual of storage charge for the period when the operator could not deliver, non-levy of berth hire charges for the period, when a vessel idles at berth due to the reasons attributable to the operator and conditionalities governing the levy of storage charges on abandoned FCL containers / shipper owned containers are included in the upfront tariff schedule.
- (xxi). The proposed conditionalities to govern the levy of berth hire charges and penal berth hire charges are in line with the existing conditionalities prescribed in the Scale of Rates of JNPT.
- (xxii). The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of JNPT.
- (xxiii). A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers over the handling charges by quay crane transportation from quay to yard, yard to CFS, yard to rail and yard to truck over the rate prescribed for normal container. The tariff guidelines of 2005 allow 25% premium on hazardous cargo container over the applicable handling charges. Hence, the tariff proposed for hazardous cargo containers is prescribed at 25% over the revised handling charge prescribed for the normal containers.
- (xxiv). The JNPT has also proposed 100% premium on over dimensional containers. It is relevant here to mention that this Authority has prescribed the premium at the stated level on handling charges of over dimensional containers in case of the container terminal of JNPT, Nhava Sheva International Container Terminal Limited and Gateway Terminals India Private Limited. Based on the position obtained at the existing terminals at JNPT, the 100% premium proposed in the case of over dimensional containers is accepted with suitable modification in the rates.

- (xxv). (a). The JNPT has proposed 2 days free dwell time for import container and 3 days free dwell time for export containers. The free dwell time proposed for ICD (import or export) containers, transshipment loaded containers, and transshipment empty containers are 5 days, 15 days and 7 days respectively. The tariff guidelines of 2005 give the flexibility to individual major ports to propose the number of free storage days. The free period proposed by JNPT is considered for fixing the upfront tariff scheduled of the container terminal.
- (b). It is estimated to recover Rs.57.62 crores through the dwelling time charges of various containers. The recovery through ground rent charges to be made by the operator is sought to be made from non ICD containers only. It is further reported by the port that the dwell time charges can be made for all non ICD import and export volume pertaining to one day dwell time charges.

Based on the revised revenue requirement of Rs.58.6 crores, the storage charge estimated by JNPT is modified following the same approach adopted by JNPT and the differential rate between the slabs followed by JNPT.

9.1. As per clause 2.6 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2006 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the JNPT. If any action is to be taken against the private operators, the JNPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the JNPT a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the container terminal at JNPT as attached in Annex-III.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT. III/4/143/2008/Ext.]

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST (JNPT).

Sr. No	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	As proposed by the JNPT		As considered by TAMP
			Calculation furnished by JNPT	Values considered by JNPT	
I	Optimal capacity				
(i)	Optimal Quay Capacity				
	A = Number of Gantry Cranes deployed for work in an year.	= Berth Length / 100	= 1000 / 83	12	12
	B = Number of working hours of gantry cranes in an year	= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours	8760	8760
	C = Average number of moves per gantry crane.	= 25 moves per hour	= 25 moves per hour	25	25
	D = TEU ratio	= 1.3	= 1.3	1.3	1.3
	E = 70%	= 70%	= 70%	70%	70%
	Thus, Optimal Quay Capacity = A * B * C * D * E TEUs			2391480	2391480
(ii)	Optimal Yard Capacity				
	G = Total Ground Slot in TEUs	= 720 TEUs per hectare	= 490000 sq. mts / 35 sq. mtr per ground slot = 14000 ground slots	14000	14000
	H = Average Stack height	= 2.50		3.0	3.0
	P = Period in number of days	= 365		365	365
	S = Surge factor	= 1.3		1.3	1.3
	D = Average Dwell Time	= 4 days for Export & 2 days for Import	Average dwelling time considering 50% exports and 50% imports.	3.00	3.00
	Thus, Optimal Yard Capacity = $0.7 * G * H * P / (S * D)$ In TEUs			2781638	2781638
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (In TEUs).			2391480	2391480
II	Capital Cost				
(i).	Container Handling Activity			Rs. in Crores	Rs. in crores
	(a). Civil Cost	As estimated by the Port.		530.68	530.68
	(i). Reclamation			267.81	267.81
	(ii). Container Yard			22.29	22.29
	(iii). Buildings			53.86	53.86
	(iv). Electrical			47.09	47.09
	(v). Miscellaneous			921.54	921.54
	Subtotal (a)				
	(b). Container Handling Equipment Cost	Norms			
	(i) Quay Gantry Crane	1 no. for 100 metres berth length	12 Nos * unit rate Rs.43 crores (12 cranes @ Rs.44.81 crores each considered in our calculation)	516.00	535.34
	(ii) Rail Mounted Gantry Crane	1 no. for handling 8 rakes/ day	4 Nos * unit rate Rs.15 crores (4 RMGCs @ Rs.22.05 crores each considered in our calculation)	60.00	88.19
	(iii) Rubber Tyred Gantry Crane	3 nos. for each Quay Gantry crane	36 Nos * unit rate Rs.7.50 crores (36 RTGs @ Rs.7.38 crores each considered in our calculation)	270.00	265.56
	(iv) Reach Stacker/ Top Lift Truck	1 no. for 9 RTG's	4 Nos * unit rate Rs.2.15 crores (4 Nos. @ Rs.2.15 crores each considered in our calculation)	8.60	8.60
	(v) Tractor Trailers	6 nos. for each Quay Gantry Crane	120 Nos * unit rate Rs.0.65 crores (120 Nos. @ Rs.0.65 crores each considered in our calculation)	78.00	78.00
	Subtotal (b)			932.60	975.68
	Subtotal (a +b)			1854.14	1897.22
	(c) IT System Cost	2% of Civil & Equipment Cost	2% * Rs.1854.14 crores (on Rs.1897.22 crores in TAMP estimation)	37.08	37.94
	(d) Other Cost	10% of Civil & Equipment Cost	10% * Rs.1854.14 crores (on Rs.1897.22 crores in TAMP estimation)	185.41	189.72
	(e). Total Capital Cost (a + b + c + d)			2076.64	2124.89
(II)	Berthing Activity				
	(a). Berth Construction Cost.	As estimated by the Port.		515.72	515.72
	(b). Dredging Cost	As estimated by the Port.		48.84	48.84
	(c). Total Cost (a + b)			564.56	564.56
(iii)	Total Capital Cost of the Project (I + II)			2641.20	2689.45

Sr. No	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	As proposed by the JNPT		As considered by TAMP
			Calculation furnished by JNPT	Values considered by JNPT	
III	Operating Cost Estimation				
(i)	Container Handling Activity				
	(a). Power Cost	8 KWH per TEU * Prevailing unit rate	12 KWH * Rs. 10.3/ KWH (10.8 KWH * Rs. 10.3/ KWH considered by us)	29.56	26.60
	(b). Fuel	4 litres per TEU * Prevailing unit rate	4 litres * Rs. 40 per litre (4 litres * Rs. 38.90 per litre considered by us)	38.26	37.21
	(b). Repair & Maintenance				
	- Civil Assets	1% of cost of Civil assets	1% of revised civil cost of Rs. 1011.88 crores (1% of revised civil cost of Rs. 1013.69 crores considered by us)	10.12	10.14
	- Equipment	2% of cost of Equipments	2% of revised Equipment cost of Rs. 1027.67 crores (2% of revised Equipment cost of Rs. 1073.25 crores considered by us)	20.56	21.48
	(c). Insurance	1% of Gross fixed assets	1% * Rs. 2076.64 crores (1% * Rs. 2124.89 crores considered by us)	20.77	21.25
	(d). Depreciation	As per Companies Act or provisions of LA whichever is higher	As per Companies Act	146.07	150.98
	(e). License Fee	As per the Rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts	1000000 sq mtres * Rs. 14.91 /sq. mtr. per mth (1000000 sq mtres * Rs. 14.20/sq.mtr. per mth considered by us)	17.89	17.04
	(f). Other Expenses (for terminals having more than 0.5 million TEUs)	10% of Gross fixed assets value	10% * Rs. 2076.64 crores (10% * Rs. 2124.89 crores considered by us)	207.66	212.49
	Total Operating Cost (a to f)			490.89	497.18
(ii)	Berthing Activity				
	(a). Maintenance Charges	1% of Berth construction Cost	1% of Berth construction Cost	5.16	5.16
	(b). Insurance cost	1% of Gross fixed assets	1% of Gross fixed assets	5.65	5.65
	(c). Depreciation	As per Companies Act or provisions of LA whichever is higher	As per Companies Act	18.86	18.86
	Total Operating Cost (a to c)			29.67	29.67
IV	Annual Revenue Requirement (ARR)				
(i)	Annual Revenue Requirement of Handling Activity				
	(a). Total Operating Cost			490.89	497.18
	(b). Return on capital Employed @ 16%			332.26	339.98
	(c). Total Revenue requirement			823.15	837.16
	Apportionment of Revenue Requirement	% of total ARR			
	(a) Container Handling Charges	90%	90%	740.83	753.44
	(b) Storage Charges	7%	7%	57.62	58.60
	(c) Miscellaneous Charge	3%	3%	24.69	25.11
	(d). Total Revenue requirement		100%	823.15	837.16
(ii)	Annual Revenue Requirement of Berthing Activity				
	(a). Total Operating Cost			29.67	29.67
	(b). Return on capital Employed @ 16%			90.33	90.33
	(c). Total Revenue requirement			120.00	120.00

Annex - II

CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES

LOA (metres)	Average Parcel size (2)	No. of ships (3)	Average GRT (4)	No. of cranes to be deployed (5)	No. of hours vessel stays at berth (6)	GRT Hours
	(Given by JNPT)	(Given by JNPT)	(Given by JNPT)	(Assumed)	(2 / (5 * 22.75 moves))	(3 * 4 * 6)
0-140	434.16	276	8040	2	9.54	21173908
140-180	631.84	530	15200	3	9.26	74580316
180-220	1432.42	317	28000	3	20.99	186288426
220-260	2500.00	239	36000	4	27.47	236373626
260-300	3500.00	239	48000	4	38.46	441230769
300+	4000.00	12	72000	5	35.16	30382418
		1613				990029463

Berth hire Revenue Requirement

Total GRT hours

Berth Hire per GRT per hour or part thereof

1199987040 Rupees

990029463 hours

1.212

Total Revenue Requirement for 96% foreign going vessels + 4% Coastal vessels

GRT Hours of foreign going vessels (990405600 * 96%)

GRT Hours of coastal vessels (990405600 * 4%)

Thus, $950789376 \times + 0.6 * 39616224 \times =$ 1199987040 $950789376 \times + 23769734 \times =$ 1199987040 $974559110 \times =$ 1199987040

x (Foreign going) = Rs. 1.232

0.6 * 1.232 (coastal) = Re. 0.739

1199987040

950428284 8

39601179

Annex-III**JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST**
UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL**CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (i) **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (ii) **"FCL"** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iii) **"LCL"** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (iv) **"Hazardous container"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (v) **"Import container"** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vi) **"Export container"** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (vii) **"Port area"** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (viii) **"Normal Container"** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (ix) **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (x) **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xi) **"Transshipment Container"** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xii) **"Over dimensional Container"** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiii) **"Shut out Container"** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xiv) **"Back To Town Container"** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xv) **"VIAN"** means Vessel Identification Advice Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv) (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v) Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.

- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES**2. Schedule of Berth Hire Charges**

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (Rs)	
		Foreign - Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.232	0.739

Notes

- (1). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (2). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (3). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (4). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	Rs 10
2	above 6 hours but upto 12 hours	Rs 15
3	Above 12 hrs	Rs 30

- (5). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (6).
 - (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 - (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (7). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port

A. Normal Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in Rs)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	457.95	457.95	457.95	457.95

B. Reefer Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in Rs)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2976.65	2404.22	1785.99	1442.53
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1488.32	1488.32	1488.32	1488.32
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	457.95	457.95	457.95	457.95

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Container	Coastal container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	3721.48	2233.16
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1860.07	1860.07
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	572.43	572.43

D. Transhipment Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in Rs)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 - 3000 TEUs	3434.59	2976.65	2060.75	1785.99
2	3001 - 6000 TEUs	3205.62	2747.68	1923.37	1648.61
3	6001 - 9000 TEUs	2976.65	2518.70	1785.99	1511.22
4	Thereafter	2747.68	2289.73	1648.61	1373.84

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S. No	Description	Rate per TEU (in Rs)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	5953.30	4808.43	3571.98	2885.06
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2976.65	2976.65	2976.65	2976.65
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	915.89	915.89	915.89	915.89

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in Rupees)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in Rupees)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
	Thereafter	1455	2910	4365
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	364	728	1092
	7-9 days	433	866	1299
	10-12 days	515	1030	1545
	13-15 days	612	1224	1836
	16-18 days	727	1454	2181
	19-22 days	865	1730	2595
	23-26 days	1029	2058	3087
	27-30 days	1223	2446	3669
	Thereafter	1455	2910	4365

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In Rupees)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	5-15 days	727	1454	2181
	16-30 days	1455	2910	4365
	Thereafter	2910	5820	8730
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1455	2910	4365
	Thereafter	2910	5820	8730
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	865	1730	2595
	Thereafter	2910	5820	8730

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.

- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
- (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

SI No	Description	Rate Per TEU (in Rs.)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in Rs)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	223.27	223.27	223.27	223.27

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

SI No	Description	Rate Per TEU (In Rs)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to a another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1928.23	1926.23	1928.23	1928.23
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	226.79	226.79	226.79	226.79

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

SI No	Description	Rate per Hatch Cover (in Rs.)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	3349.57	2009.74
2	Without placing it on the Quay	1339.63	803.78

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

SI No	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1116.37	1116.37	669.82	669.82
(b)	Other than (a) mentioned above	4465.93	4465.93	2679.56	2679.56